



Sveriges lantbruksuniversitet
Swedish University of Agricultural Sciences

Institutionen för stad och land

TEMPORÄR LANDSKAPSARKITEKTUR FÖR LÅNGSIKTIGA EFFEKTER

En undersökning i utvecklingsområdet Kungens kurva

Therese Lindqvist och Amanda Söderman

Examensarbete 30 hp, avdelningen för landskapsarkitektur
Landskapsarkitektprogrammet, Ultuna
Uppsala 2017

Sveriges lantbruksuniversitet (SLU)
Fakulteten för naturresurser och jordbruksvetenskap
Institutionen för stad och land, avdelningen för landskapsarkitektur, Uppsala
Examensarbete för yrkes- och masterexamen på landskapsarkitektprogrammet
EX0504 Självständigt arbete i landskapsarkitektur, 30hp

Nivå: Avancerad A2E

© 2017 Therese Lindqvist & Amanda Söderman, e-post: therese.lindqvist3@gmail.com

& amanda.soderman@gmail.com

Titel: Temporär landskapsarkitektur för långsiktiga effekter - En undersökning i utvecklingsområdet Kungens kurva

Engelsk titel: Temporary landscape architecture with long-term effects - A study in the development area of Kungens kurva

Handledare: Gunilla Lindholm, SLU, institutionen för stad och land

Examinator: Kerstin Nordin, SLU, institutionen för stad och land

Biträdande examinator: Anna Robling, SLU, institutionen för stad och land

Omslagsbild: Temporära strukturer © Therese Lindqvist & Amanda Söderman

Upphovsrätt: Samtliga bilder/foton/illustrationer/kartor i examensarbetet publiceras med tillstånd från upphovsrättsinnehavaren. Om inget annat anges ägs foton och bilder av författarna.

Originalformat: Liggande A3

Nyckelord: externa handelsområden, landskapsarkitektur, områdesutveckling, temporär, temporär användning, temporär design, tidsbegränsad, utvecklingstiden

Elektronisk publicering: <http://stud.epsilon.slu.se>

Tack till

Gunilla Lindholm, för ditt positiva stöd, utmärkta handledning och tålamod under knackiga skypemöten
Fanny Boberg, Camilla Fransson, Julia Pütsep och andra på Huddinge kommun för er ovärderliga hjälp och entusiasm

Robin och Erik för att ni stod ut med oss och kaoset hemma

Våra familjer för att ni visste att vi skulle ro hem det här

Våra vänner och kursare för skratt, uppmuntran och sällskap på vägen

Selma, för att du gav oss energi när det verkligen behövdes

SAMMANDRAG

Högt tryck på stadens ytor resulterar i att många områden vilka tidigare inte ansetts lämpliga för blandade funktioner omvandlas till urbana stadsdelar (Sveriges Radio 2011). Externa handelscentrum är områden vilka möter en sådan utveckling (ibid.). Den största problematiken i detta är hur storskalig handel ska kombineras med promenadvänlighet, rekreation och sociala mötesplatser (Söderlind 2011, s. 327); hur kommersiella verksamheter ska kompletteras med bostäder, kontor och skolor.

Bishop och Williams (2012, s. 19) menar att trots att staden är fyrdimensionell har arbetssätt och strategier förblivit tredimensionella och stadsplanerare söker efter permanenta lösningar eller slutgiltiga produkter. I stora stadsomvandlingar, där områden ofta hamnar i ett limbo under förberedelser och omvandlingsperiod, är det istället relevant att arbeta parallellt med olika tidsperspektiv (ibid.). Insatser under begränsad tid, temporär design, kan förankra visionen för området i både i den fysiska miljön och hos dess brukare (Saaby 2012, s. 20).

Kungens kurva är ett exempel på ett större externhandelsområde som på sikt ska omvandlas till en funktionsblandad stadsdel. Områdets största utmaningar relaterar till storskalighet, dålig orienterbarhet och bildominans. Tillsammans med Huddinge kommun ville vi undersöka om temporär landskapsarkitektur skulle kunna ge långsiktiga effekter för Kungens kurva som område och för de som vistas där. Syftet med arbetet var att genom att studera externhandelsområdet Kungens kurva och områdets planerade utveckling undersöka när, var och hur landskapsarkitekten kan arbeta med temporär design under utvecklingstiden för att främja långsiktiga kvaliteter och fysiska strukturer.

Genom litteraturstudier, platsstudier och olika analyser både för dagssituationen i Kungens kurva och för områdets utveckling, utarbetades en möjlig struktur för temporär design och en plan för hur denna struktur skulle kunna förändras över tid. Dessutom möjliggjorde analyserna identifiering av landskapsarkitektoniska värden vilket i sin tur var avgörande för vilka kvaliteter som en temporär design skulle prioritera.

Vi tog fram tre förslag på temporär landskapsarkitektur för Kungens kurva, baserat på plats- och områdesspecifika förhållanden: Heron City, Stråket och Parkeringen. Gemensamt för förslagen var låg genomförandetröskel,

bidragandet med nya funktioner på respektive plats, både på lång sikt och under utvecklingstiden, samt att utnyttja hela det tillgängliga tidsspannet för respektive plats.

Med utgångspunkt i vårt arbete har vi kommit fram till att det krävs ett situationsanpassat arbetssätt för att genom analys och gestaltning skapa en flexibel design som kan varieras utifrån skiftningar i den fyrdimensionella flexibla staden. Som designer bör arbetet med temporär design anpassas utifrån om det finns existerande temporära initiativ, möjlighet till samarbete med medborgare, vilka tidsspann som är aktuella, vilka utmaningar eller behov som finns och dessutom bör designern ställa sig frågan: varför arbetar jag temporärt och inte permanent?

Summary

Urbanisation and a high demand for space in the cities cause the need for transformation of large external centres of commerce into mixed use areas (Sveriges Radio 2011). Commerce is to mix with workplaces and residences, and the shoppers must share their space with other users. Because of this the centres must change, become more lively and human in scale.

The aim for this thesis was to study the potential use of temporary landscape architecture with long-term effects in the development area of Kungens kurva. We have examined where and when such design elements could be implemented, and how they could be designed to strengthen ecological, social and aesthetic values.

Kungens kurva

Kungens kurva is an external centre of commerce south of Stockholm city. It is located in Huddinge municipality and its main features are large commercial buildings, such as IKEA and *Heron City*, and an outdoor environment dominated by cars.

METHOD

During three site visits to Kungens kurva we mapped the area. We focused on the physical environment from a pedestrian and cyclist's perspective to create a basis for a landscape description, a Lynch-inspired analysis and a Thompson-inspired analysis. Using the Lynch-inspired analysis we could describe the physical environment and how it's perceived



Aerial photo of Kungens kurva and the area we have worked with.

and used. The analysis was complemented by a Thompson-inspired analysis identifying the ecological, aesthetic and social qualities of the area. Apart from these methods we also made a plan analysis of the area. The plan analysis, the Lynch-inspired analysis and the Thompson-inspired analysis formed the basis for visualizing how the structures of Kungens kurva will change over time. Each year from today to 2022, the year 2026 and the Future were presented in corresponding maps showing what changes happens compared to the previous maps. The Future map shows the future vision of Kungens kurva. The analysis of each year were then synthesised into maps identifying what places and paths that could potentially be used for temporary design that year. Three places or paths were then chosen and designed in accordance with analysis and studied theories.

BACKGROUND

The literature study focused on temporary use and centres for commerce. Temporary use is hard to define (Bishop & Williams 2012, p. 5). In this study we defined it based on the designer's intention of creating a design that only remains for a set period of time. According to Overmeyer (2007 p. 18) there are two main types of temporary design: short lived temporary design and long lived temporary design. To this we added what we decided to call short lived temporary design with long-term effects. Short lived temporary design with long-term effect was defined by the fact that even though the use in itself has a limited time span it has the intention of affecting the locality over a longer period of time. This can for example be done by developing qualities ahead of time and found a basis for future structures, by using niched temporary design to complement the existing structures or by moving temporary uses to update the content and activate new areas.

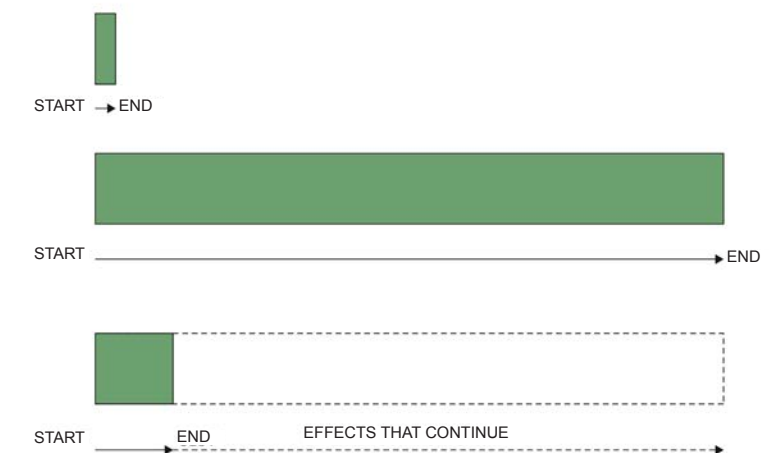


Illustration of the different types of temporary design

PLACE STUDY & DEVELOPMENT OF THE AREA

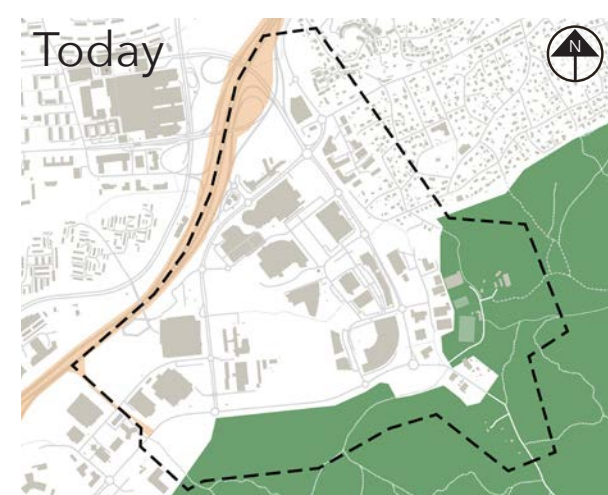
The place study is a description of Kungens kurva today. Mainly it covers the districts of Kungens kurva, based on our experience as pedestrians. We were able to formulate numerous main challenges of the area: poor orientability and large scale, car dominated areas and high speed, lack of detail and static environments and long perceived distances.

An extensive study of the area's development over time was then conducted. Below you can see an example of two of the years the analyses were conducted on: Today (January 2017) and 2022. By mapping the changes each year of Kungens kurva's development we could take these changes into consideration when we identified the places and paths that could potentially be used for temporary design.

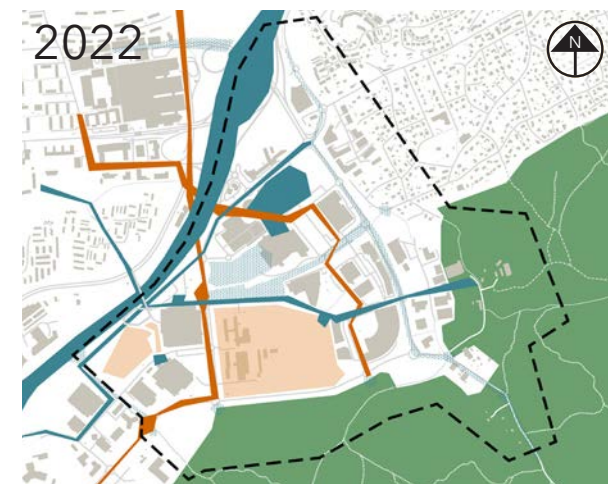
LEGEND

PROJECTS	PHYSICAL STRUCTURES	QUALITIES OF EXPERIENCE	TEMPORARY STRUCTURE
<ul style="list-style-type: none"> Nature reserve Starting project Project in progress Closing project Finished projects 	<ul style="list-style-type: none"> Path Closed district Open district Node Barrier Landmark 	<ul style="list-style-type: none"> Social qualities Aesthetic qualities Ecological qualities Social qualities wich disappear Aesthetic qualities wich disappear Ecological qualities wich disappear 	<ul style="list-style-type: none"> Permanent New temporary structure Continuing temporary structure Disappearing

PROJECTS

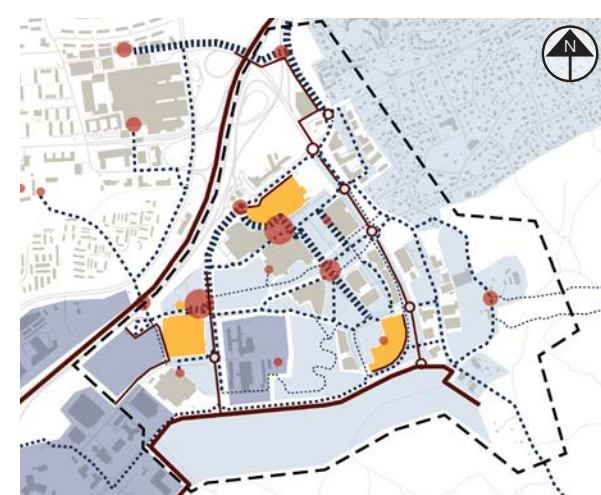


Plan showing the projects that are underway in january 2017 (Today).

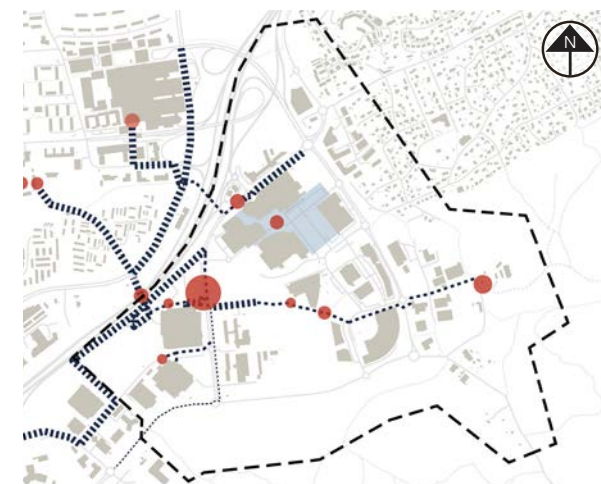


Plan showing the projects that have changed between the end of 2021 and the end of 2022. Most notably the highway is finished this year and the tramway project is started.

PHYSICAL STRUCTURES



Lynch-inspired analysis showing nodes, landmarks, paths, barriers and districts in the area today



This plan shows how the nodes, landmarks, paths, barriers and districts are impacted by the changes in the physical environment presented in the previous plan.

QUALITIES OF EXPERIENCE



Plan of the Thompson-inspired analysis showing where ecological, aesthetic and social values can be found in Kungens kurva.



Plan of changes in ecological, aesthetic and social values. Aesthetic values are created along finished paths and in the grove beside IKEA. Social values are created at hubs. The new park receives both, along with ecological.

TEMPORARY STRUCTURE



This plan shows the places and paths (yellow) that could potenitally be used for temporary use already. Lilac is places for permanent design.



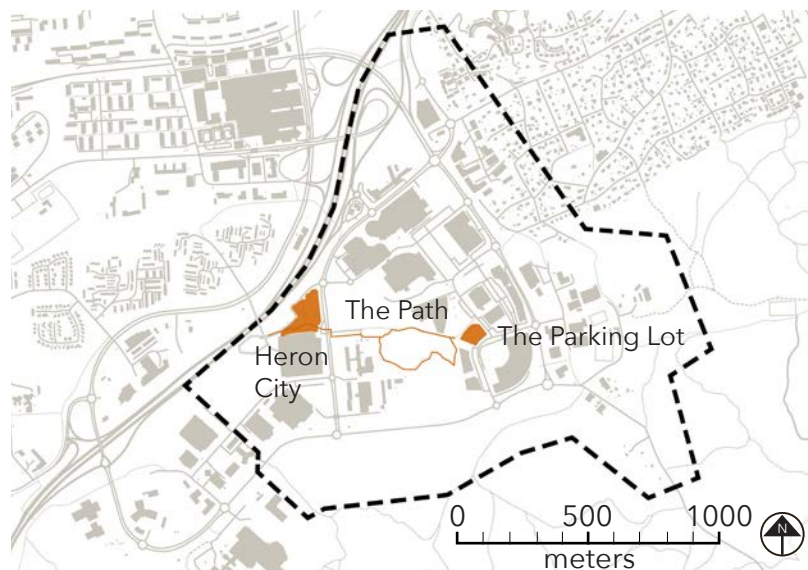
This plan shows the changes in places and paths that could potenitally be used for temporary use. By 2022 the first residents have moved in and can become involved in planning the temporary use.



This plan shows the complete structure for temporary design in Kungens kurva from today to 2022, 2026 and the future as it is planned now. It does not take the timeframe of each place or path into account but gives an overview.

THE DESIGN

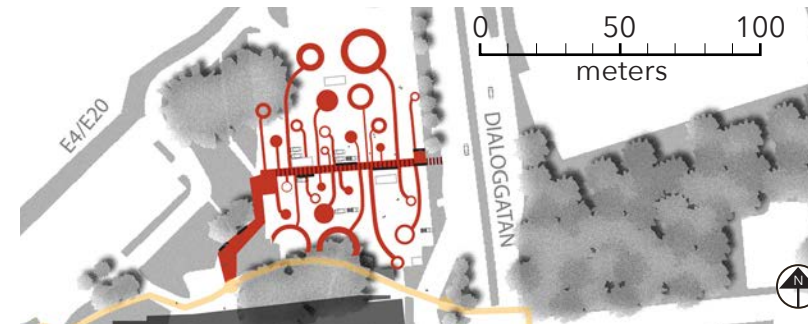
We designed three places and paths: *Heron City*, *The Path* and *The Parking Lot* using the concept “weekday”. The designs were implemented over the longest possible time span at their respective locations. The design should challenge Kungens kurva as it is seen today and the cars domination over the area. It should have character and add functions to the place. It should be flexible to change and easy to implement. We have strived to both create values during the development period and give future qualities a head start.



These are the three places and paths that we chose to design.

Heron City

This design has stop signs and cars as its inspiration and challenges the cars domination of *The Parking Lot* by creating a path for humans running across it. It strengthens the existing social spots and increases orientation in the immediate area.

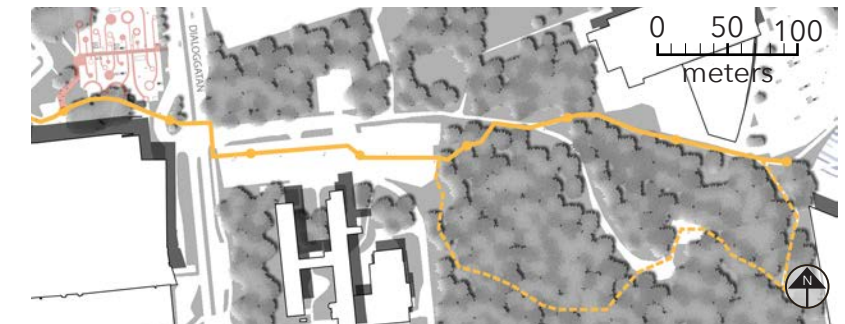


Plan of the painted asphalt at Heron City and the designs disposition and connection to The Path. Scale 1:3000

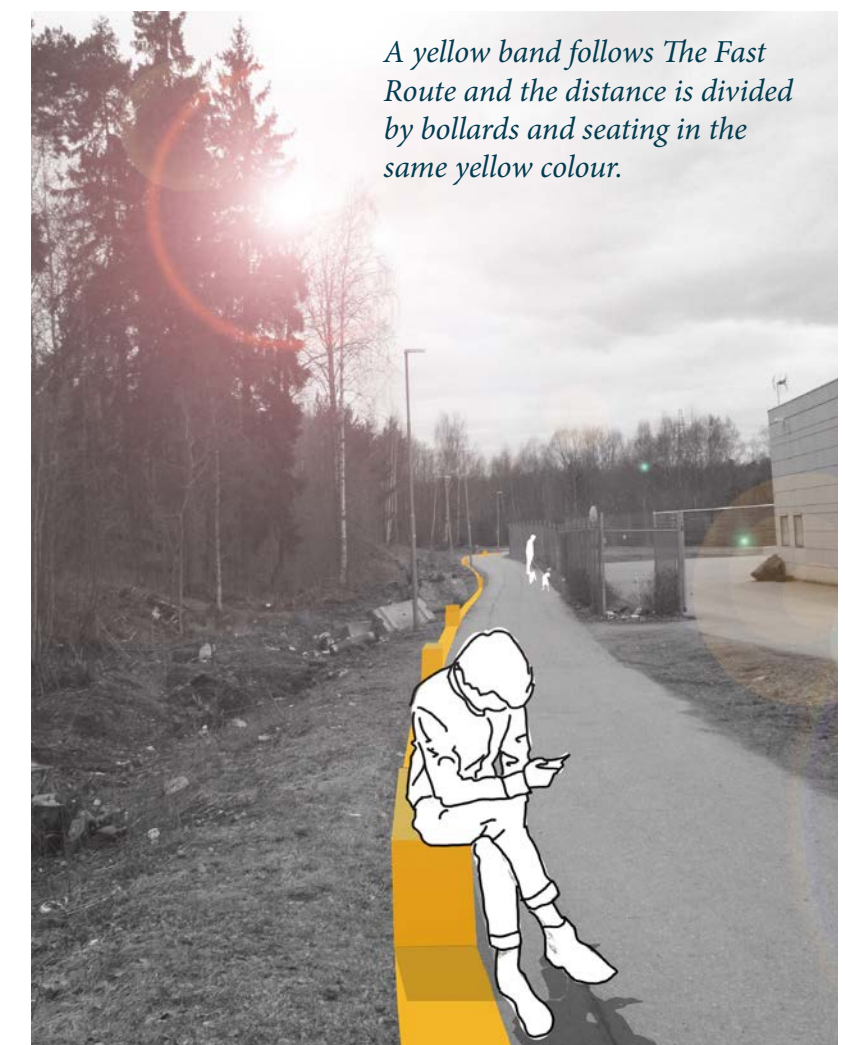


The Path

This design connects the other two and it aims to shorten the experienced distance between them. It has taken inspiration from the clock's ticking. It consists of two paths: The Fast Route and The Scenic Route.

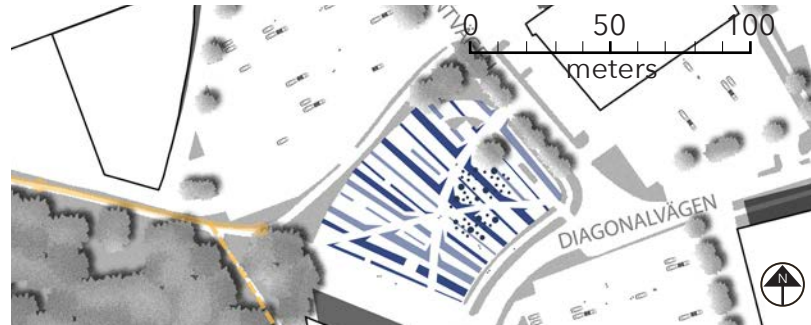


Traction of The Path. The Fast Route mainly follows the walkway and The Scenic Route goes through the forest. Scale 1:6000



The Parking Lot

This design creates a landmark in a part of Kungens kurva where it is especially difficult to orient yourself. The asphalt painting creates a homogenous floor and the blue posts can be seen from several viewpoints. The inspiration is a rug.



Plan of the asphalt painting of The Parking Lot and the placing of the posts. Scale 1:3000

Seasonal aspects

Since the design relies largely on asphalt painting at ground level the lighting, furniture and plant material are especially important during evenings and darker months.

DISCUSSION

In the discussion we consider our methods in means of their limitations, including the difficulties of trying to decipher how an area will develop over time and how to relate to different plans. We also discuss the users of the area along with the challenges of Kungens kurva and how they are managed in the designs. We also describe how we have taken ecological, social and aesthetic values into account in the design and what alternative methods we could have used in the project. Apart from this we also discuss temporary design and use in

itself. We discuss the pros and cons of using temporary design and how it can never be a city in itself, only a complement. We find no contradiction between using temporary elements and sustainability. In fact, we find that using a well thought out temporary design can be more sustainable than using a more permanent one that remains when the needs in our very flexible cities have changed. The means used in the design should preferably be simple and easy to implement, since there is a limited time frame for the design. We have come to the conclusion that when working with temporary design the designer should initially ask him/herself several questions:

- Will I be working in collaboration with citizens of the area?
- What time span will I work with? What type of structures will have time to develop?
- What are the challenges of the area? What are the needs in the area/the citizens needs?
- Why am I working with temporary design and not more permanent?
- Are there any existing temporary initiatives?

According to the answers to these questions the designer can chose a strategy when working with temporary design.



TEMPORÄR LANDSKAPSARKITEKTUR FÖR LÅNGSIKTIGA EFFEKTER

En undersökning i utvecklingsområdet Kungens kurva

Therese Lindqvist och Amanda Söderman

Examensarbete 30 hp, institutionen för stad och land
Landskapsarkitektprogrammet, Ultuna
Uppsala 2017

INNEHÅLL

1. INTRODUKTION	12
1.1 Kungens kurva.....	12
1.2 Problematisering	13
1.3 Syfte	13
1.4 Frågeställningar	13
1.5 Avgränsning	14
1.6 Målgrupp och redovisning.....	14
1.7 Begreppsutredning	15
2. METOD.....	16
2.1 Litteraturstudie.....	16
2.2 Platsstudie inklusive platsbesök	16
2.2.1. Första platsbesöket - Inledande	16
2.2.2 Andra platsbesöket - Inventering	16
2.2.3 Tredje platsbesöket - Fotografering och närmare inventering inför gestaltning	16
2.3 Analys.....	17
2.3.1 Landskapsbeskrivning	17
2.3.2 Plananalys	17
2.3.3 Lynchinspirerad analys av fysiska förändringar i rummet över tid	17
2.3.4 Thompsoninspirerad analys av förändringar av kvaliteter i rummet över tid	17
2.3.5 Områdets utveckling	17
2.3.6 Temporär struktur i Kungens kurva	17
2.3.7 Brukarbehov	17
2.4 Gestaltungsförslag	17
3. TEORETISKT RAMVERK	18
3.1 Omvandling av handelsområden	18
3.1.1 Handelsplatser genom historien och framtidens handelsplatser	18
3.1.2 Omvandlingen av Kungens kurva.....	19
3.1.3 Handelsplatsernas problematik.....	19
3.2 Temporär urbanism och dess olika tidsperspektiv	20
3.2.1 Det permanenta och det temporära.....	20
3.2.2 Temporär användning	21
3.2.3 Kortvarig Temporär design.....	21

3.2.4 Långvarig Temporär design.....	22
3.2.5 Går det att uppnå långsiktiga effekter med kortvarig temporär design?	22
3.2.6 Att planera det temporära och kritiken det möter.....	23
3.3 Teorier att kombinera med temporär design	24
3.3.1 Urban akupunktur, placemaking och förhållandet till staden	24
3.3.2 Temporära strukturer och kvalitativ design	25
4. PLATSSTUDIE	26
4.1 Områdesgränsen.....	26
4.2 Nuvarade verksamheter	26
4.3 Landskapsbeskrivning	27
4.4 Utmaningar.....	34
4.5 Brukarperspektiv.....	34
4.6 Nulägesbeskrivning	35
4.6.1 Pågående projekt i Kungens kurva	35
4.6.2 Fysiska strukturer i Kungens kurva	36
4.6.3 Upplevelsevärden i Kungens kurva	37
4.7 Identifierade platser och stråk för temporär design i nuläget.....	38
4.7.1 Temporär struktur i Kungens kurva	38
5. OMRÅDETS UTVECKLING.....	39
5.1 Antaganden för områdets utveckling över tid.....	39
5.2 Läsanvisning och utvecklingskartor.....	39
5.3 Temporär struktur - Översikt.....	48
6. GESTALTNING.....	49
6.1 Inspiration från kategorier	49
6.2 När, var hur?.....	49
6.2.1 När.....	49
6.2.2 Var	49
6.2.3 Hur	50
6.3 Vilka platser och stråk vi valt och varför	50
6.3.1 Program	51
6.3.2 Zonering.....	51
6.4 Gestaltning av utvalda platser	51

6.4.1 Koncept Vardag	51
6.5 Heron City	52
6.5.1 Analys.....	53
6.5.2 Gestaltning	53
6.6 Stråket.....	56
6.6.1 Analys.....	57
6.6.2 Gestaltning	58
6.7 Parkeringen	60
6.7.1 Analys	61
6.7.2 Gestaltning	62
6.8 Årstidsaspekten.....	62
7. DISKUSSION	63
7.1 Kungens kurva och Huddinge kommun.....	63
7.1.1 Från handel till bostäder med Kungens kurva som exempel	63
7.2 Inventerings- och analysmetoder	64
7.2.1 Platsbesök.....	64
7.2.2 Landskapsbeskrivning	64
7.2.3 Geografisk avgränsning.....	64
7.2.4 Urban akupunktur och placemaking.....	64
7.2.5 Analysernas osäkerhet och grafiska utformning	64
7.3 Valet av platser	65
7.4 Brukare.....	65
7.5 Generella och områdesspecifika utmaningar	66
7.5.1 Orienterbarhet och storskalighet	66
7.5.2 Bilddominans och höga fordonshastigheter.....	66
7.5.3 Bristande detaljrikedom och statiska miljöer.....	66
7.5.4 Stora upplevda avstånd	66
7.5.5 Relationen till handelsplatsernas generella problematik	66
7.6 En flexibel gestaltning.....	66
7.6.1 Zonering.....	67
7.6.2 Låg genomförandetröskel och den ekonomiska aspekten.....	67
7.6.3 Begränsning för när ny information slutade tas in	67
7.7 Trivalent design i Kungens kurva	67
7.7.1 Effekter av gestaltningen - Sociala.....	67
7.7.2 Effekter av gestaltningen - Estetiska	67
7.7.3 Effekter av gestaltningen - Biologiska.....	67

7.8 Medborgardialog och stadsplaneringsstrategier i Kungens kurva.....	68
7.9 Alternativa metoder för temporär design.....	68
7.9.1 Alternativa kategorier av temporär användning.....	68
7.9.2 Design genom utvärdering eller etapper.....	69
7.9.3 Kortare men fler temporära inslag.....	69
7.9.4 Kortvarig temporär design	69
7.9.5 Långvarig temporär design	69
7.9.6 Alternativ till landskapsarkitektur.....	69
7.10 Långsiktighet i det temporära	70
7.10.1 Den flexibla staden	70
7.10.2 Ett komplement till generalplanen	70
7.10.3 Hållbarhet och temporär design.....	71
7.11 Sammanfattande slutsatser.....	71
7.11.1 Att arbeta temporärt.....	71
7.11.2 Applicerbarhet på andra områden	71
7.12 Den egna processen och perspektiv.....	72
7.13 Nya frågeställningar.....	72

8. REFERENSER.....73

FIGURFÖRTECKNING

Figur 3, 5, 12-13, 17, 23, 29, 35, 41, 47, 51-89, 95, 99, 105: på underlag från GSD-Fastighetskartan, vektor © Lantmäteriet (2017).

Figur 4: på underlag från GSD-Ortofoto, 1m färg, raster © Lantmäteriet (2015).

Figur 11: topografi på underlag från baskarta från kartdatabasen, Lantmäteriafdelningen, Huddinge kommun (2017) och fastigheter på underlag från GSD-Fastighetskartan, vektor © Lantmäteriet (2017).

Figur 14: på underlag från GSD-Ortofoto, 1m färg, raster © Lantmäteriet (2015) samt fastigheter på underlag från GSD-Fastighetskartan, vektor © Lantmäteriet (2017).

Figur 92, 94, 96-97, 100-103, 106: skalgubbar på underlag från www.skalgubbar.se [2017-05-16].

Figur 93, 98, 104 på underlag från baskarta från kartdatabasen, Lantmäteriafdelningen, Huddinge kommun (2017).

Om inget annat anges © Therese Lindqvist & Amanda Söderman (2017).

Introduktion

The temporal dimension of urban design focuses on understanding the implications and impact of time on places. [...] Time involves change - both that which happens in cycles and that which occurs in progressive unfolding and irreversible ways. Change itself both responds to and shapes further change (Carmona et al 2010, s. 266).

Alla som har inflytande över den gestaltade livsmiljön måste kunna tänka i olika skalor och olika tidsperspektiv (Zimm 2016, s. 12) och för landskapsarkitekten innebär den fjärde dimensionen, tiden, ett flertal aspekter att ta hänsyn till. Att vara medveten om potentiella förändringar, förstå hur platser förändras över tid, förutse konsekvenser av handlingar, hur och varför utveckling kommer att ske, hur material åldras, de olika möjligheter och begränsningar som kan uppstå och hur förändring ska hanteras är bara ett urval av dessa utmaningar. (Carmona et al 2010, s. 266)

Bishop och Williams (2012, s. 19) argumenterar att trots att staden i verkligheten är fyrdimensionell har mycket av det urbana planeringssättet och strategierna förblivit tredimensionella. Städerna planerar efter permanenta lösningar och planerar ständigt för en slutgiltig produkt. Samtidigt ses ofta temporär användning som ett tecken på misslyckad exploatering och dess värden och egenskaper ses sällan som en viktig del i stadslivet och stadsutvecklingen (Bishop & Williams 2012, s. 19). Istället har långa tidsperspektiv blivit förknippade med hållbarhet (Zimm 2016, s. 12).

Men kan inte även design över kortare tidsspann vara hållbara och sträva efter samma kvaliteter?

Tillfällig arkitektur skulle kunna vara ett medel för att medge större gestaltningsmässigt svängrum, pröva nya tekniker, material och konstruktionsmetoder (Zimm 2016, s. 12). Enligt Malin Zimm (doktor i arkitektur) är temporär arkitektur: strukturer som uppförs för en begränsad tid på en plats som därigenom aktiveras, tillgängliggörs, omskapas och väcker intresse.

Kan landskapsarkitekten gynna olika kvaliteter genom att kombinera flera tidsaspekter, både korta och långa? Kan kortvarig design förankras i en långsiktig planering? Kan temporär design skapa biologiska, estetiska och sociala värden även på sikt?

Till följd av ökat tryck på stadens ytor sker idag stora stadsomvandlingar där exempelvis industri eller storskalig handel blir till bostäder och service (Sveriges Radio 2011). I dessa snabba stadsomvandlingar är det mer relevant än någonsin att arbeta parallellt med olika tidsperspektiv då stora områden hamnar i ett märkligt limbo under förberedelsestiden (Bishop & Williams 2012, s. 19). Visionerna är ofta storslagna med mångfald, ekosystemtjänster och hög grönytefaktor som ledord men vägen dit kan tyckas avlägsen även när första spadtaget är grävt och ändlösa år av schaktning, pålning, svetsning och gjutning väntar.

I Huddinge, söder om Stockholm, har flertalet utvecklingsområden pekats ut och många större omvandlingsprojekt står i startgroparna. Ett av dessa är Kungens kurva i västra Huddinge. De omfattande förändringar och nybyggen som kommer att genomföras här kan leda till många år av halvfärdiga funktioner, nödlösningar och väntan. Vi ville i samarbete med Huddinge kommun undersöka om och hur temporär landskapsarkitektur kan bidra till att stärka framtida kvaliteter samtidigt som upplevelsen av Kungens kurva under utvecklingsperioden förbättras.

1.1 KUNGENS KURVA

Namnet Kungens kurva hämtades från den händelse som utspelade sig i området år 1946 då kung Gustav V tillsammans med ett sällskap var på väg tillbaka från en jakt och bilen de färdades i hamnade i ett vattenfyllt dike. Till skillnad från idag låg då detta område långt utanför stadens räckvidd och vägen de färdades på var inte mer än en landsväg. (Bexell u.å.) År 1965 öppnade IKEA i Kungens kurva och byggnaden med dess cirkulära form inspirerad av Guggenheimmuseet i New York (IKEA 2016) har sedan dess blivit en symbol för hela området. I och med IKEAs etablering i Kungens kurva tog utvecklingen fart och fler aktörer sökte sig till området. (Bexell u.å.) Här finns idag gallerior och, förutom IKEA, andra stora företag såsom Elgiganten, Julia, Citygross. Det finns även industri. Tillsammans med Skärholmen är Kungens kurva en av Stockholms regionala stadskärnor enligt Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen: RUF (Regionplanenämnden i Stockholms läns landsting 2010, s. 162).

Upplevelsen av dagens Kungens kurva är idag ett bilanpassat område med fokus på handel. Bebyggelsen varierar i utförande men är generellt storskalig med hög andel slutna fasader och

liten koppling till omkringliggande byggnader. De omges i stort av stora parkeringshav och zoneringen upplevs på många ställen otydlig. Avsaknaden av en sammanhängande struktur och tydliga gång- och cykelvägar gör området svårorienterat och otryggt ut ett trafiksäkerhetsperspektiv. (Huddinge kommun 2016c, s. 8)

1.2 PROBLEMATISERING

Idag arbetar landskapsarkitekter ofta inom projekt som sträcker sig över stora tidsspann och områden. Även om ett tydligt slutmål för området finns kan delar vara färdigbyggda innan andra är planlagda. Landskapsarkitekter arbetar således ofta mot en slutprodukt som kan ligga år fram i tiden, utan att i utvecklingstiden kunna utnyttja områdets potential.

Vi ville med det här arbetet undersöka hur vi med hjälp av temporära inslag kunde underlätta och skapa kvaliteter i Kungens kurva under omvandlingstiden. Kunde detta göras genom att tjuvstarta etablering, och därmed skapa förutsättningar för, sociala, biologiska och estetiska kvaliteter? Var skulle dessa designförslag placeras och hur skulle vi förhålla oss till platsegenskaper som genomgår stora förändringar? Hur skulle utformningen av de här tidsbegränsade designförslagen se ut? De frågor som väcktes när vi tog oss an begreppet temporär landskapsarkitektur i relation till Kungens kurva var många.

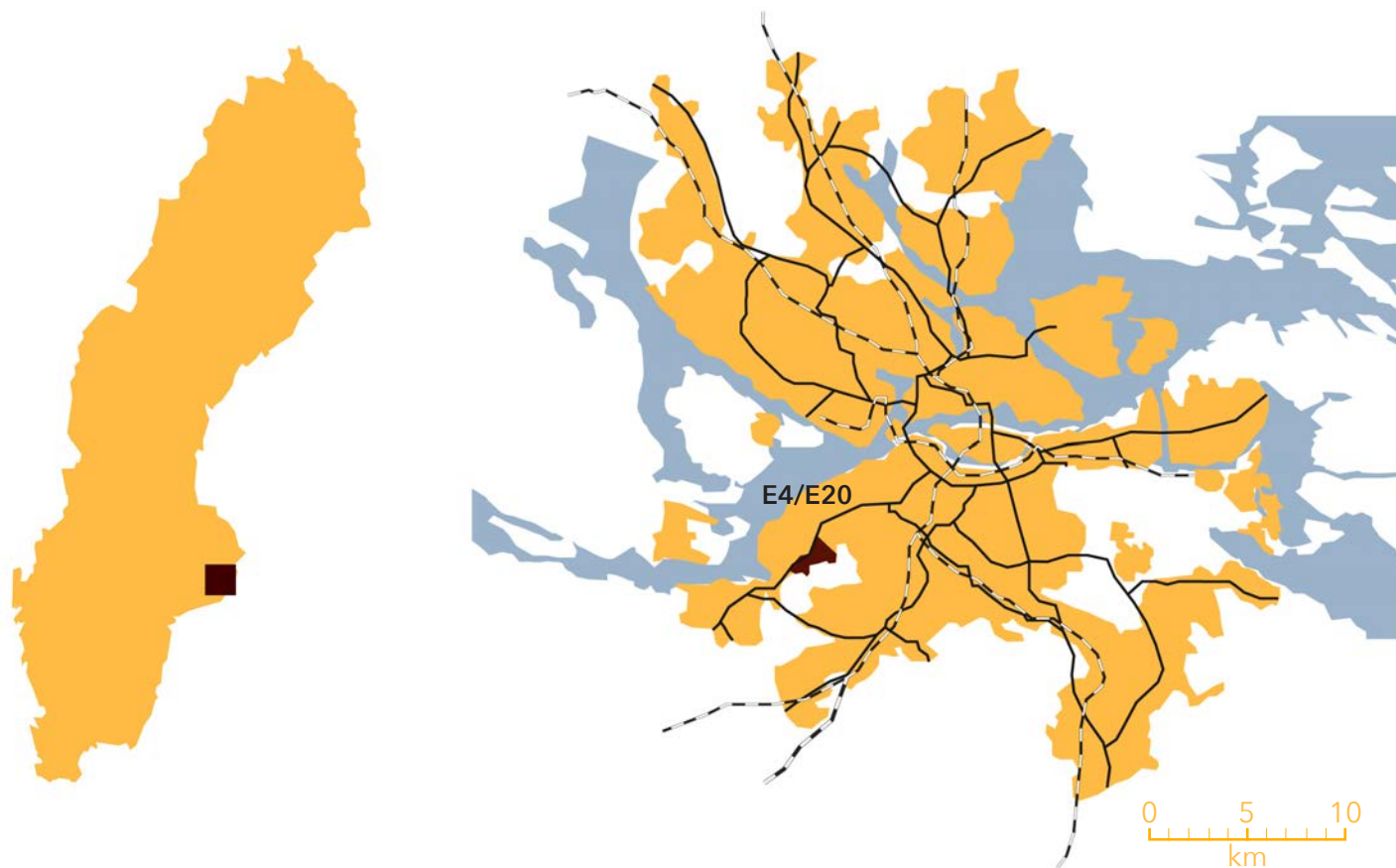
I detta arbete blev således fokus att arbeta med temporär design som uppförs med intentionen att det endast ska vara där en viss tid, men har långsiktig påverkan. Designförslaget skulle upplevas som en del i en långsiktig process.

1.3 SYFTE

Syftet med arbetet är att genom att studera externhandelsområdet Kungens kurva och områdets planerade utveckling undersöka när, var och hur landskapsarkitekten kan arbeta med temporär design under utvecklingstiden för att främja långsiktiga kvaliteter och fysiska strukturer.

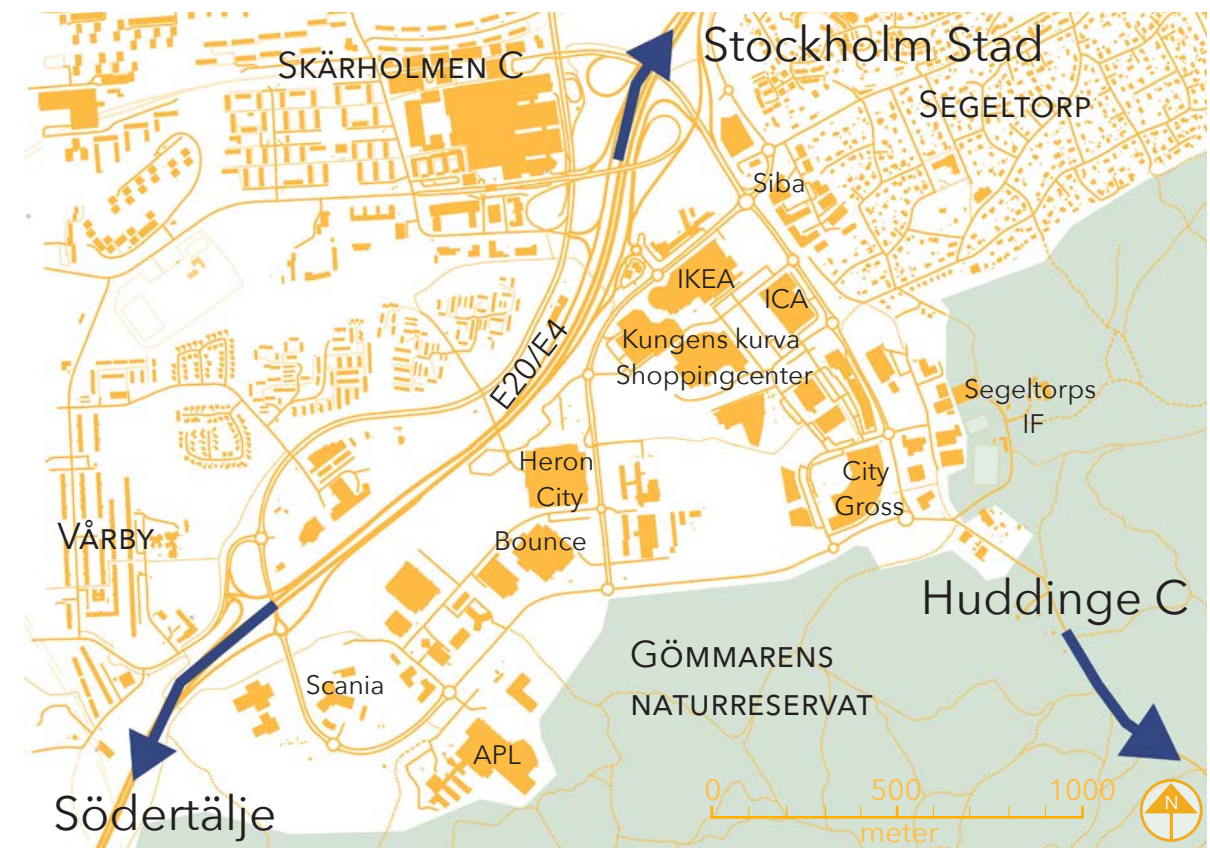
1.4 FRÅGESTÄLLNINGAR

- Var och när under omvandlingsperioden för Kungens kurva är det relevant att använda temporär design?
- Hur kan temporär design utformas för att stärka sociala, estetiska och biologiska kvaliteter i omvandlingen av Kungens kurva?



Figur 1. Karta över Stockholm och Kungens kurvas placering i Sverige.

Figur 2. Karta i skala 1:350 000 över Kungens kurvas placering i Stockholm. E4/E20 passerar Kungens kurva och har därför namngetts i kartan. Karta skapad av Aldén M, Lindqvist T, Sack H & Söderman A



Figur 3. Karta i skala 1:20 000 över större företag och verksamheter i Kungens kurva samt viktiga kopplingar utåt.

1.5 AVGRÄNSNING

I detta avsnitt behandlas arbetets avgränsningar.

Information

Vi utgick ifrån den information om Kungens kurva och dess utveckling som fanns tillgänglig våren 2017. Detta innebar att alla delar av området ännu inte var detaljplanlagda, och att vi gjorde vissa antaganden (se avsnitt 5.1, sida 39-47) utifrån dialog med Huddinge kommun eller utifrån vår egen kunskapsbas. Vi tog i inventering och analys inte hänsyn till planprocessens osäkerhet utan utgick ifrån att alla planer som presenterades på Huddinge kommuns hemsida eller i dialog med Huddinge kommun skulle genomföras.

Geografisk avgränsning

Arbetet avgränsades till centrala Kungens kurva (se Figur 4). Den direkta omnejden togs i viss beaktning vid inventering och analys.

Gestaltning

Gestaltningen begränsades till en relativt låg detaljnivå där sociala, estetiska och biologiska kvaliteter stod i fokus. Utformningen anpassades utifrån typ av aktivitet, tidsspänn för designförslaget och platsens egenskaper, samt relationen i tid och rum till övriga designförslag och förändringar i området.

Då många av våra utgångspunkter var framtida planer som ännu inte har en genomarbetad utformning, ville vi visuellt inte förmedla för mycket detaljer utan fokuserade på strukturer och de stora dragen i analys och gestaltning. För att göra detta valde vi att arbeta i planer som visar platsens disposition och skissartade perspektiv. Gestaltungsförslaget är en temporär landskapsarkitektonisk design och perspektiven skulle också illustrera flexibiliteten i designförslaget. Det handlade om att förmedla en karaktär, funktion och känsla.

Gestaltningssarbetet avgränsades tidsmässigt till att behandla perioden *Nuläget* till och med år 2021, men analyserna och den temporära strukturen sträcker sig framåt förbi år 2021.

Markägförhållanden

Vi har i valet av platser och stråk för temporär design samt i gestaltningarna inte tagit hänsyn till vem markägaren är. Detta då vi ansåg att det var mer relevant, i ett examensarbete, att fatta beslut grundat i vår egen analys och teori än efter markägarens eventuella önskemål.

Den ekonomiska aspekten

Den ekonomiska aspekten var inte fokus under det här arbetet, men diskuteras och beskrivs i förhållande till genomförandet av designförslaget (avsnitt 7.6.2 sida 67, samt avsnitt 6.10.3, sida 71).

Brukarperspektiv

I inventeringar och analyser avgränsades arbetet till fotgängar- och cykelperspektivet. Strukturer och kvaliteter som gynnade dessa grupper prioriterades över bilarnas.

Målet för arbetet var inte att tillföra grundläggande funktioner som lekplatser och förskolor och därigenom anpassa Kungens kurva till dess framtida invånare. Det var inte heller att skapa infrastrukturlösningar såsom rondelllösningar. Vi upplevde att dessa behov kommer tillgodoses av Huddinge kommun.

1.6 MÅLGRUPP OCH REDOVISNING

Målgruppen är utöver andra landskapsarkitekter även planerare och tjänstemän som kan inspireras av arbetet med temporär design i planering av stora omvandlingar av handelsområden.

Arbetet redovisas vid ett examensseminarium på SLU Ultuna samt publiceras på SLUs databas epsilon. Utöver detta kommer resultatet av arbetet också presenteras för Huddinge kommun.



Figur 4. Ortofoto i skala 1:15 000 över Kungens kurva med närmaste omgivning. Kartan ger en bild av områdets struktur och vegetation samt arbetsområdesgränsen.

1.7 BEGREPPSUTREDNING

Nedan följer en utredning av begrepp och hur de används i detta dokument.

Temporär

Nationalencyklopedins definition av *temporär* är: “som gäller endast för viss tid” (Språkdata 1996, Bd. 3. s. 341). I det här dokumentet används denna definition med tillägget att någonting temporärt ska ha en utstakad start och slutpunkt med en tydligt intention om att avslutas.

Temporär användning

I det här dokumentet är *temporär användning* synonymt med *Temporary use* och *Interim use*. Temporär användning är ett brett begrepp och inkluderar både temporär design och andra typer av användning. En koncert, en foodtruck och en installation är alla exempel på temporär användning (Oswalt, Overmeyer & Misselwitz 2013, ss. 296, 341, 313).

Temporär design

Temporär design är ett brett begrepp som inkluderar temporär landskapsarkitektur. Temporär design kan sträcka sig över både kort och lång tid. Det avgörande är att intentionen för designen är just att den ska vara temporär; den är menad att endast stå en viss tid. I detta dokument används begreppet *temporär design* i samband med analys och identifieringen av temporära strukturer. I samband med gestaltning har vi arbetat med temporär landskapsarkitektur, en *typ* av temporär design.

De olika aspekterna och tidsperspektiven av temporär design med fokus på temporär landskapsarkitektur redogörs för i *Temporär urbanism och dess olika tidsperspektiv* (avsnitt 3.2, sida 20-24).

Temporär landskapsarkitektur

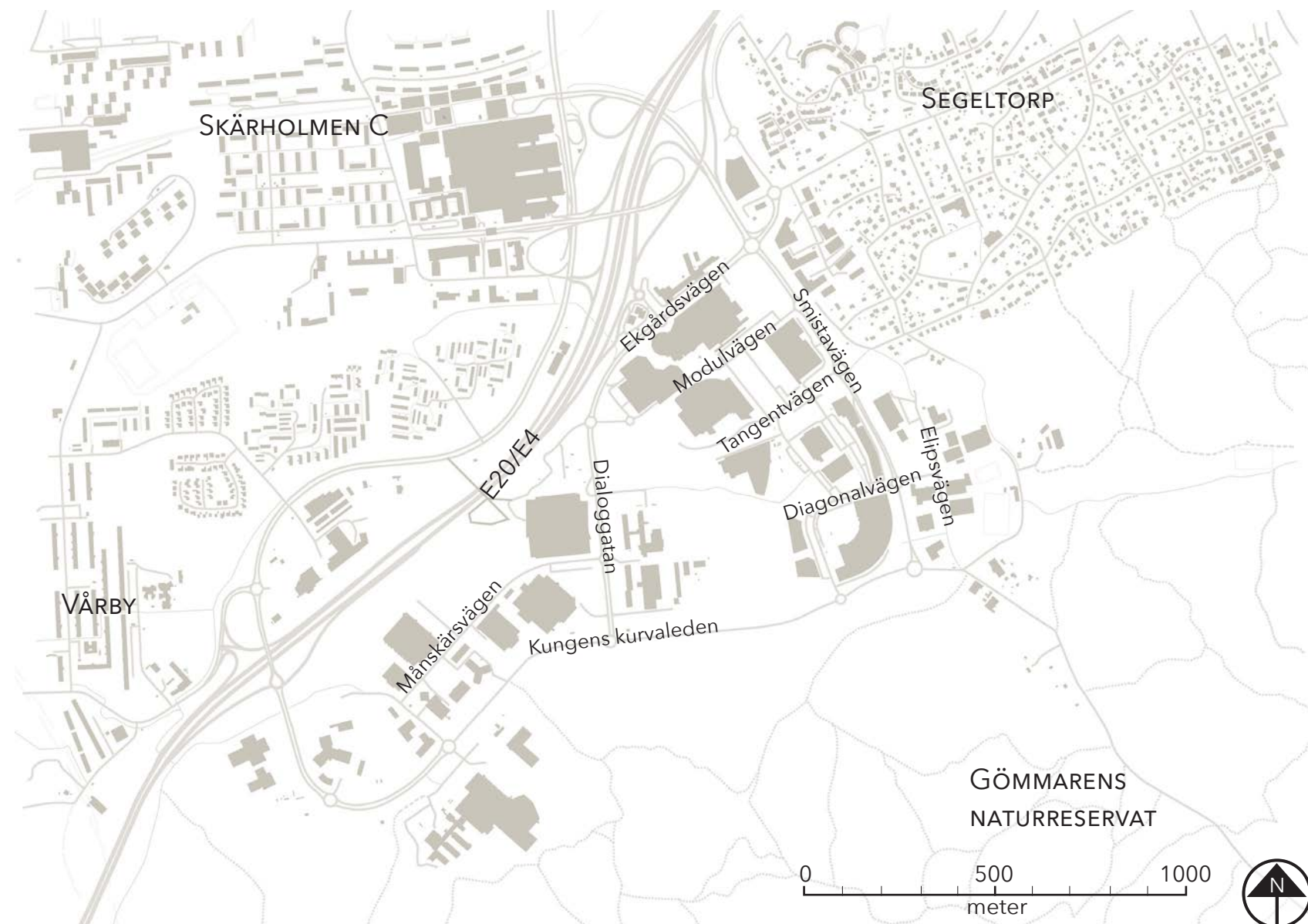
Temporär landskapsarkitektur avser i det här dokumentet ett medel för utformning, där intentionen med utformningen är att den ska avslutas efter en bestämd tid.

Utvecklingstiden

Utvecklingstiden avser tiden mellan byggstart och färdigställande i ett utvecklingsprojekt. Används synonymt med *omvandlingstiden*.

Urbanism

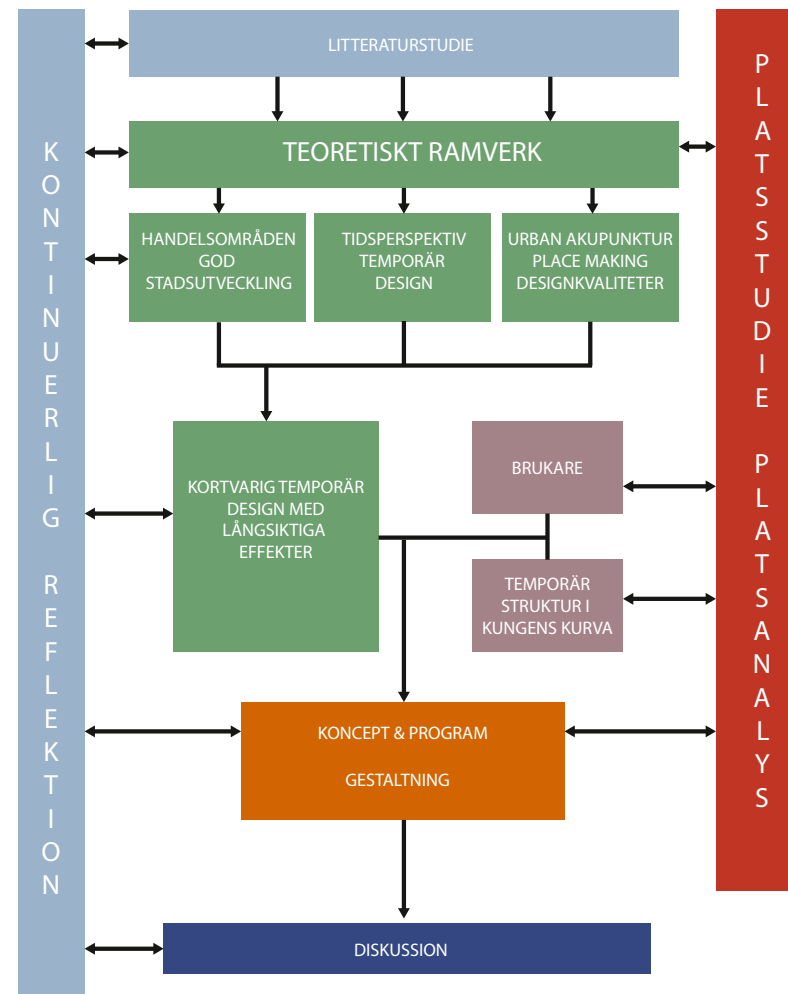
Urbanism är enligt *Svenska akademins ordbok*: läran om uppkomst och utveckling av stad och stadskultur. (Svenska akademien 2012). I detta arbete inkluderas även användarnas relation till staden i begreppet.



Figur 5. Karta i skala 1:15 000. Kungens kurva med närmaste omgivning. Kartan ger en överblick över vägnamn och områdesnamn intill Kungens kurva, och är menad att underlätta för läsaren i resten av arbetet.

Metod

Här beskriver vi de olika **verktyg** vi använde för att föra arbetet framåt, vårt **tillvägagångssätt** och våra **metoder**.



Figur 6. Illustration över arbetsgången och de delar som arbetet består av. Många moment skedde parallellt.

2.1 LITTERATURSTUDIE

Målet med litteraturstudien var att skapa oss ett teoretiskt ramverk och förankra vårt arbete i en vetenskaplig diskurs. Den ämnade ge mer information om temporär landskapsarkitektur och hur utveckling av handelsområden ser ut idag samt hur landskapsarkitekter tidigare har arbetat med ämnet och vilka metoder de använt. Genom att studera litteratur kunde vi vidare formulera utmaningarna och problemen. Teorin låg även till grund för hur vi tolkade uppgiften men också hur vi löste den. Den hjälpte oss på vägen till en gestaltning med intention om långsiktiga effekter. Vi använde oss främst av databaserna Epsilon, Primo, Libris,

Google Scholar, Google samt information från Huddinge kommuns hemsida. Exempel på våra sökord var: *design, interim use, gestaltning, placemaking, tactical urbanism, temporary landscape architecture, temporary urbanism, tillfällig, urban regeneration, urban renewal* samt *urban acupuncture*.

2.2 PLATSSSTUDIE INKLUSIVE PLATSBESÖK

Platsstudien inkluderade en inventering av dagens Kungens kurva och dess historiska bakgrund. Vidare lade den grunden för en landskapsbeskrivning, en plananalys av områdets framtida utveckling, en Lynchinspirerad analys av fysiska förändringar i rummet över tid och en Thompsoninspirerad analys av förändringar i kvaliteter i rummet över tid. En syntetisering av resultatet av dessa analyser ledde fram till de platser där temporära landskapsarkitektoniska inslag skulle kunna användas.

2.2.1. Första platsbesöket - Inledande

Ett första platsbesök gjordes för att få en första uppfattning om Kungens kurva, bekanta oss med området, få en känsla för skalan och för att börja bilda oss en uppfattning om vilka utmaningar vi stod inför. Vi besökte området på cykel och till fots. Besöket gjordes 2017-01-31.

2.2.2 Andra platsbesöket - Inventering/Analys

Vi inventerade Kungens kurva dels utifrån de kartunderlag som tillhandahölls av Huddinge kommun samt platsbesök. Inventeringen av den fysiska miljön gjordes under en heldag till fots och med Kevin Lynch (1960, s. 46-48) och Ian Thompsons (2000, s. 178-180) teorier i åtanke. Platsbesöket syftade till att skapa ytterligare förståelse för områdets befintliga förutsättningar, konkretisera arbetets frågeställningar samt ge en grund till plananalysen. Besöket gjordes 2017-02-14.

2.2.3 Tredje platsbesöket - Fotografering och närmare inventering inför gestaltning

Under det tredje platsbesöket fotograferade vi de olika områdena för landskapsbeskrivningen (se avsnitt 2.3.1, sida 17) samt gjorde extra platsbesök och inventerade de platser vi valt ut för gestaltning extra noggrant. Vi tog också fotografier inför visualiseringen av gestaltningarna. Besöket gjordes 2017-04-07.

2.3 ANALYS

Analysen gjordes utifrån flera olika teorier för att hjälpa oss vidare i identifieringen av när, var och hur temporär landskapsarkitektur är relevant i utvecklingen av Kungens kurva. Analysen syftade till att förankra vår design i en långsiktig hållbar utveckling av området och att identifiera viktiga egenskaper och behov att ta i beaktning vid gestaltning under de olika tidsrymderna.

2.3.1 Landskapsbeskrivning

En enklare landskapsbeskrivning gjordes med hjälp av en Lynchinspirerad indelning av områden och fotografering och beskrivning av dessa. Områdesindelningen gjordes främst utifrån deras rumsliga upplevelse, fysiska barriärer såsom vägar och vår egen subjektiva upplevelse när vi vistades i Kungens kurva. Också skillnader i arkitektoniskt uttryck och vegetation bidrog till uppdelningarna.

I landskapsbeskrivningen förhöll vi oss fritt till de utmaningar i Kungens kurva som beskrivits av Huddinge kommun i *Program för den offentliga miljön i Kungens kurva* (Huddinge kommun 2016c, s. 8), *Fördjupad översiktsplan Kungens kurva - samrådshandling* (Huddinge kommun 2014b, ss. 48-50) och *Handelsurbanitetsskalan* (Strategisk Arkitektur u.å., s. 10).

2.3.2 Plananalys

Först gjordes en plananalys där alla planer som Huddinge kommun hade för Kungens kurva selekterades utifrån relevans. Planer som inte påverkade den fysiska utomhusmiljön eller inte påverkade platsbildningar, gång- och cykelstråk valdes bort. Exempel på planer som valdes bort är: utökad handel inom befintlig byggnad, upprustning av rondeller och konvertering av parkering till bildäck. De egenskaper i plananalysen som vi var mest intresserade av var planens utbredning och vilka fastigheter den berörde samt genomförandetiden på planen. Vi var också intresserade av typen av innehåll: bostäder, torg, vägar. Alla planer sammanställdes i utvecklingskartor från idag och varje år fram till år 2022 samt år 2026 och vad vi valt att kalla Framtiden. Med Framtiden menades i det här sammanhanget planer och visioner med genomförande efter 2026 och frammåt. Vi förde regelbunden kontakt med Fanny Boberg (landskapsarkitekt), Edward Howard (VD Arena Huddinge och samordnare för Kungens kurva Skärholmen, ett samarbete mellan Stockholms stad, Huddinge kommun och näringslivet)

och Sara Andersson (områdesstrateg, ansvarig för Kungens kurva) med flera på Huddinge kommun för att förtydliga och diskutera antaganden gällande planer som ännu inte var antagna.

Bland våra källor på Huddinge kommun upprättade vi en hierarki. Lägst stod planer publicerade på Huddinge kommuns hemsida. Detta då planerna, enligt våra kontakter på Huddinge kommun, ofta inte var uppdaterade och den information som publiceras där ofta publicerades sent. I frågor kring IKEAs fastighet utgick vi utifrån information vi fått av Henrik Nordström (planansvarig) och i övriga planfrågor har vi utgått ifrån den information vi fått av Sara Andersson. I frågor gällande *Program för den offentliga miljön i Kungens kurva* utgick vi ifrån den information som vi delgetts av Fanny Boberg, Camilla Fransson eller Julia Pütsep (landskapsarkitekter på Huddinge kommun).

2.3.3 Lynchinspirerad analys av fysiska förändringar i rummet över tid

För att få förståelse för Kungens kurvas fysiska miljö, hur den uppfattas och nyttjas och hur områdets utveckling kommer påverka detta analyserades Kungens kurvas utveckling med inspiration från Kevin Lynch (1960, s. 46-48). Stråk, noder, kanter/barriärer, områden och landmärken identifierades. De områden som identifierades här återkom i landskapsbeskrivningen (se avsnitt 2.3.1). Analysen syftade till stor del att ge en grund för identifieringen av möjliga platser och stråk att arbeta vidare med i gestaltningen.

2.3.4 Thompsoninspirerad analys av förändringar av kvaliteter i rummet över tid

Då den Lynchinspirerade analysen begränsas till fysiska element (Lynch 1960, s. 46-48) såg vi det nödvändigt att komplettera denna med en metod som tar hänsyn till andra upplevelsemässiga aspekter. Därför gjorde vi även en analys av Kungens kurva utifrån kategorier inspirerade av Ian Thompsons *Ecology, Community and Delight* (2000). Dessa är biologiska, sociala och estetiska värden. Syftet med den Thompsoninspirerade analysen var att se hur olika kvaliteter var disponerade inom Kungens kurva, hur denna disponering förändrades i samband med områdets utveckling och senare i arbetet ge en grund till vilka värden som borde prioriteras i gestaltningen av utvalda platser eller stråk.

2.3.5 Områdets utveckling

Plananalysen, den Lynchinspirerade analysen och Thompsoninspirerade analysen gjordes för åren Nuläge (januari år 2017), 2017-2022, 2026 och för framtiden. De beskriver (undantag *Figur 52-54*, se sida 35-37, Nulägesanalys) vad som kommer att ske under respektive år och konsekvenserna i de olika analyserna av detta. De visar således områdets förändring över tid och hur detta påverkar stråk, noder med mera samt Thompsons upplevelsemässiga värden.

2.3.6 Temporär struktur i Kungens kurva

Kartorna över temporär struktur i området var en syntes av plananalyserna över tid, de Lynchinspirerade analyserna över fysiska förändringar i rummet över tid samt de Thompsoninspirerade analyserna av förändringar av kvaliteter i rummet över tid. Analysen inriktades på var man potentiellt kan arbeta med temporär design under respektive år. De platser och stråk som identifierades var viktiga stråk eller noder för fotgängare och cyklister, under respektive år. De har inte fått sin funktion ersatt av permanenta lösningar och stråken ledde in i området och gick inte i utkanten. De stråk och platser som valdes ut för temporär design skulle också hjälpa till att börja etablera framtida strukturer eller tillfälliga vägar för framkomlighetens skull. Vi utgick från människors rörelse idag. Vissa platser återkom över ett flertal år, och var då aktuella över alla dessa år. Andra platser har markerats för att permanentiseras omedelbart.

2.3.7 Brukarbehov

Då Kungens kurva saknar boende var områdets främsta brukare koneusmenter från andra delar av staden, så kallade externhandlare. Detta innebar att vi i brukarperspektivet av vår gestaltning utgick ifrån denna gruppns behov fram till de första boende flyttar in 2022. Vår bedömning av dessa handlares behov utgick ifrån vår egen erfarenhet vid besök av Kungens kurva och vår yrkeskunskap.

2.4 GESTALTNINGSFÖRSLAG

Då platsstudien lett fram till flertalet potentiella platser eller stråk för temporära landskapsarkitektoniska designförslag i Kungens kurva valdes tre platser/stråk ut vilka vi ville arbeta vidare med i gestaltning. För platsen/erna gjordes ett program för vad vi ville uppnå eller förhindra. Genom gemensamt skissarbete utarbetades ett koncept och utifrån detta i kombination med programmet gestaltades ett förslag på utformning av det tidsbegränsade designförslagen.

Teoretiskt ramverk

I detta kapitel sätter vi in vårt arbete i en vetenskaplig diskurs och åskådliggör inom vilka ramar arbetet är relevant. Det teoretiska ramverket var en viktig del i grunden för vårt angreppssätt och hur vi hanterade *Kungens kurva som ett storskaligt externt handelscentrum* och omvandlingsområde. Här baseras teorin till stora delar på Jerker Söderlind och Jan Gehl vilkas olika ståndpunkter väl kompletterar varandra. Vi utreder också begreppet *temporär landskapsarkitektur utifrån dess olika tidsperspektiv* och invävt i denna del av texten behandlas *placemaking, urban akupunktur, temporär urbanism och temporär användning*. Teorin utgjorde grunden till stora delar av diskussionen och basen till gestaltningen.

3.1 OMVANDLING AV HANDELSOMRÅDEN

Med växande städer ökar trycket på områden som tidigare inte varit eller ansetts lämpliga för blandade funktioner. Omvandling av tidigare industrimark sker i svenska städer över hela landet men redan för fem år sedan påpekade forskaren och teknologie doktorn Jerker Söderlind vid KTH att även de stora handelsplatserna går samma utveckling till mötes. Söderlind menar att konsumenterna inte längre efterfrågar externa köpcentra utanför staden utan att det efterfrågas fler funktioner än enbart handel. "Handelsplatserna håller på att återta sin roll som de mötesplatser de en gång var." (Sveriges Radio 2011)

Dagens moderna stad, som bygger på täthet, närhet och organisation av gemensamma platser och kommunikationsstråk, tar sig utgångspunkt från handeln som verksamhet (Söderlind 2011, s. 29). Söderlind hävdar att "1900-talets transportsystem har spritt ut våra städer och placerat handel och mötesplatser på ett sätt som varken är trevligt, praktiskt, ekologiskt hållbart eller lönsamt i längden. Det 'återtåg' från den ekologiskt katastrofala bilstaden som många idag förespråkar är bara möjligt om handeln, bildligt och praktiskt uttryckt, 'är med på tåget' " (Söderlind 2011, s. 32).

3.1.1 Handelsplatser genom historien och framtidens handelsplatser

Historiskt sett så har handelsplatsernas skala och placering förändrats radikalt. Medeltidens täta städer och handelsplatser upplevs idag som de mest mänskliga miljöerna och

med höga estetiska värden (Söderlind 2011, ss. 90-93). Liksom dessa medeltida miljöer i mänsklig skala var även industrisamhällets handelsplatser inbäddade i städernas strukturer, nära konsumenternas bostäder (Söderlind 2011, ss. 93-95). Handelsplatserna var en naturlig del i industristadens rutnätsstruktur (ibid.), men detta skulle komma att förändras. Med inspiration från produktionen tog modernismens handelsplatserna sin automatisering, effektivisering och militarisering (Söderlind 2011, ss. 94-98). De nya handelsplatserna placerades ofta i större handelscentrum längs motorleder och kollektivtrafikstråk eller i små närcentrum i bostadsområden (ibid.). Handel som inte passar in i detta prydliga system etablerade sig ofta i gamla industriområden nära viktiga bilstråk (Söderlind 2011, ss. 94-98).

I dagens marknadssamhälle exploderar utbytet av varor i och med globaliseringen av både produktion och distribution (Söderlind 2011, ss. 98-101). Tjänster, upplevelser och service ökar, likaså konkurrensen mellan den fysiska handeln och de digitala plattformarna (ibid.). Handelsplatserna börjar därför allt oftare sammanfalla med platser för nöje och turism, de blir "destinationer" (Söderlind 2011, ss. 98-101). Vid en omvandling av de många isolerade handelsplatserna till verkliga stadsdelar hävdar Söderlind att handeln inte ska uppfattas som vilken verksamhet som helst, utan som den viktigaste formen av platsskapande verksamhet (Söderlind 2011, s. 223). Handeln och dess puls kommer inte resten av samhället till godo på externa köpcenter, och det finns en avsaknad av mötesplatser och aktivitet såsom i bostads- och arbetsområden (Söderlind 2011, s. 300).

En allt större del av våra beslut om var vi ska handla kommer enligt Söderlind att tas på grundval av var vi känner oss välkomna och hemma, som medborgare, väljare, individ och medskapare i ett socialt sammanhang (Söderlind 2011, ss. 325-326). Enligt Jan Gehl är en välfungerande stadsmiljö en miljö som är livlig, trygg, hållbar och hälsosam (Gehl 2010, ss. 63-67). En livlig stad möjliggör inte enbart att människor kan gå och cykla utan inbjuder också till möten och folkliv på gatorna (ibid.). Han menar att promenera inte bara är att transportera sig från plats a till plats b utan också att dela stadens offentliga utrymmen och den känsla av gemenskap det framkallar (Gehl 2010, s. 19.). Den är välkomnande och den livliga staden måste ha ett varierat och komplext stadsliv, där rekreation och socialt liv passas ihop med tillräckligt utrymme för gång och cykelstråk, och lämnar utrymme för att delta i det urbana livet (Gehl 2010, ss. 63-67).

3.1.2 Omvandlingen av Kungens kurva

I utvecklingen av Kungens kurva ska handel fortsätta vara i fokus och drivkraft men möjligheter och förutsättningar ska också finnas för andra typer av verksamheter (Huddinge 2014b, ss. 48-50). Bostäder, kontor, upplevelseaktiviteter och utbildning ska på sikt rymmas i Kungens kurva och området ska länkas ihop med Skärholmen med kollektivtrafik, nya cykel- och gångstråk och gator (ibid.). För att möjliggöra för nya funktioner måste området expandera men också det befintliga området förtätas (ibid.). Att inkorporera bostäder i Kungens kurva är en utveckling som kommer att ske i etapper där den första beräknas vara klar 2021-2022 (Huddinge kommun 2017a), men planerna för utveckling sträcker sig betydligt längre fram i tiden. På sikt planeras området att omvandlas från ett storskaligt externt handelscentrum till en mer stadsmässig, regional kärna med stora kvaliteter i närhet till service, natur och kollektivtrafik (Huddinge kommun 2012, ss. 11,16). Huddinge kommun har ambitionen att minska bilresor inom Kungens kurva och uppmuntra till hållbarare transportsätt¹.

Huddinge kommun har tillsammans med fastighetsägarföreningen i Kungens kurva haft en dialog kring omvandlingen av Kungens kurva. I samband med denna dialog togs dialogverket *Handelsurbanitetsskalan* fram. *Handelsurbanitetsskalan* beskriver hur ett externt handelsområde skulle kunna utvecklas till en urban stadsmiljö över tid. Dokumentet illustrerar en urbaniseringskala som kan användas vid utvecklingen av områden och fastigheter i Kungens kurva. Genom att agera proaktivt och strategiskt i utvecklingen, exempelvis genom placering av byggnader, kan fastigheten senare utvecklas vidare på *Handelsurbanitetsskalan*. *Handelsurbanitetsskalan* är ett pedagogiskt verktyg och inte ett bestämmande. (Strategisk Arkitektur u.å., ss. 2-9)

Stadsplanering är enligt Gehl ett viktigt verktyg för att skapa livfulla miljöer. Han betonar särskilt staden som mötesplats (Gehl 2010, s. 19) men i dagens spridda städer är både människorna och aktiviteterna begränsade och det är här som stadsplanering kan bidra som mest för att skapa en livligare stad (Gehl 2010, ss. 63-67.) Handelsplatsens viktigaste konkurrensmedel är enligt Söderlind att erbjuda en plats att vara på, inte bara en plats att handla på (Söderlind 2011, ss.

¹Sara Andersson och Edward Howard, *områdesstrateg respektive VD för Huddinge Arena, Huddinge kommun, möte, 2017-01-31*

325-326). Söderlind menar att om handelsplatsen ska upplevas som friare, mindre påträngande i sin vilja att sälja och mer genuin måste den inte bara befolkas av externhandlare utan också av arbetande eller boende. (Söderlind 2011, s. 326). Gehl ser stadslivet som en potentiellt självförstärkande process, där när ett initiativ väl tar fart kan också andra processer och aktiviteter ske eller förstärkas (Gehl 2010, ss. 63-67). Kombinerat med, av besökarna, gott uppförande och rutiner är ett bra utrymme och tillräckligt med människor förutsättningarna för denna process (Gehl 2010, ss. 63-67). Människor och aktiviteter ska koncentreras i ett begränsat antal stadsrum på samma nivå och av lämplig storlek (ibid.). Miljöerna måste dessutom bjuda in till användning exempelvis kan fler bänkar leda till fler som sätter sig ner och uppehåller sig längre på samma plats (Gehl 2010, ss.18-19). De vägar som sammankopplar stadsrum ska vara logiska, kompakta, gena och ha en tydlig hierarki gentemot omkringliggande vägnät (Gehl 2010, ss. 63-67).

3.1.3 Handelsplatsernas problematik

Utmaningen för framtidens handelsplatser är att lyckas kombinera: rationell parkering med goda kollektivtrafikförbindelser och promenadvänlighet, storskalighet och volym med specialiserat och intressant innehåll, varuförsäljning med rekreation, arbete och boende, handel med informella och sociala möteplatser som är öppna för politiska och kulturella aktiviteter (Söderlind 2011, s. 327). I Kungens kurva måste enligt *Handelsurbanitetsskalan* följande problematik hanteras: låg orienterbarhet och överblickbarhet, otrygg trafikmiljö för gående och cyklister, otydliga gränser mellan privat och publikt, brist på mänsklig skala i utemiljön, slutna fasader mot omgivande gator och att promenadskalan ej är omhändertagen (Strategisk Arkitektur u.å., s. 10).

För att planera med mänsklig skala eller promenadskala är uppfattning vid olika avstånd en viktig aspekt. En viktig gräns går vid hundra meter, där kan människor se rörelser och enkelt kroppsspråk, men en person kan med säkerhet känna igen en annan först på mellan 50 och 70 meters avstånd. Vid 25 meters avstånd kan de börja tala med varandra med enkla tillrop, känna igen ansiktsuttryck och känslor, och vid 7 meters avstånd kan de konversera. Avstånden 100 meter och 25 meter är därför viktiga vid platser som används för att titta och lyssna på andra människor. (Gehl 2010, ss. 34-35) Enligt *Stockholm en stad för alla - handbok för utformning av en tillgänglig och användbar miljö* bör sittplatser i närhet till

bostadsområden placeras inom 100m avstånd från varandra, och i intensivt använda områden bör avståndet vara cirka 25m (Trafikkontoret Stockholm 2008, s. 47).

Hur aktiv en person upplever en plats är förknippat med hur många människor som befinner sig inom synfältet (100m) och hur lång tid de uppehåller sig där. Det innebär att även om moderna bilorienterade städer har fler människor passerar de fortare och stannar sällan till, varför staden upplevs som livlös i jämförelse med en stad såsom Venedig där människor stannar till promenerar och stannar inom synfältet under en längre tid. (Gehl 2010, s. 71)

Hastighet spelar också en stor roll i människans uppfattning av det offentliga rummet. När en person går (4-5 km/h) har den möjlighet att uppfatta det mesta, men redan vid löpning eller cykling i 10-12 km/h tvingas den sakta ner för att uppfatta allt i ett komplext gaturum även om den fortfarande kan kommunicera med andra i gaturummet. För att kunna väja eller hantera en komplex situation tvingas personen sakta ner till ca 5km/h, vid en högre hastighet hinner den inte se och förstå allt. Detta avspeglar sig i arkitekturen, där miljöer som anpassats för bilar som kör i 60km/h är kraftigt förenklade, har större skala och kraftigare signaler i jämförelse med miljöer byggda för fotgängare och kärror. (Gehl 2010, ss. 43-44)

I smala trånga miljöer med hög detaljeringsgrad kan en person se allt på nära håll. Personen upplever platsen intensivt med alla byggnader och aktiviteter, och finner den varm, personlig och välkomnande. I kontrast till detta står de storskaliga miljöer där avstånd, offentliga rum och byggnaders höjd och volym saknar detaljrikedom och människoliv. Människor finner enligt Gehl denna typ av miljö opersonlig, formell och kall. Ingenting kommer in i den intima sfären på en människa i en sådan miljö. (Gehl 2010, s. 53)

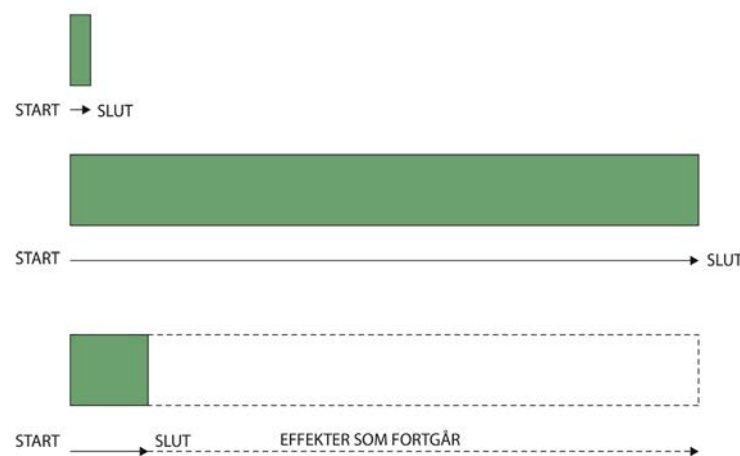
Gehl definierar vidare tre typer av aktiviteter som människor deltar i, i stadsrummet: *nödvändiga*, *frivilliga* och *sociala aktiviteter*. (Gehl 2010, s. 18) De nödvändiga aktiviteterna utför människor under alla förhållanden; de tar sig till skolan, väntar på bussen och handlar mat. De frivilliga aktiviteterna är rekreationella och valfria; promenera, ta en paus på en bänk eller ta en titt på staden från en utkiksplats. Dessa aktiviteter är beroende av många externa faktorer såsom väder, platsens attraktivitet och hur inbjudande den är, huruvida den ger skydd, känslan av trygghet, tillräcklig yta, möblemang och hur visuellt tilltalande den är. Sociala aktiviteter inkluderar alla

former av kommunikation mellan människor i stadsrummet. Människor kan passivt se eller lyssna på andra runtomkring sig, de kan möta och prata med bekanta på gatan, barn kan leka och tonåringar hänga. Också mer planerade aktiviteter såsom marknader och andra events är sociala aktiviteter. Alla dessa aktiviteter måste få utrymme i en livfull stad. (Gehl 2010, ss. 20-23)

3.2 TEMPORÄR URBANISM OCH DESS OLIKA TIDSPERSPEKTIV

I det här kapitlet redogörs för de olika förhållningssätt till det temporära, temporär användning och temporär design som vi har funnit utifrån den litteratur vi studerat. Först förklaras relationen mellan det permanenta och det temporära och sedan de två kategorierna *kortvarig temporär design* och *långvarig temporär design*, samt en avslutande del kring om det går att uppnå långsiktiga effekter med kortvarig temporär design.

3.2.1 Det permanenta och det temporära



Figur 7. Illustration av tidsperspektiven på olika typer av temporär design.

Temporär är ett koncept som är svårdefinierat. Det är en tidsperiod med en definierad start- och slutpunkt, men det temporära kan egentligen bara identifierats som sådant efter att det avslutats (Bishop & Williams 2012, s. 5). Det är således temporärt när det har bevisats vara så genom att försvinna. Användningar som till synes från början är menade att bli kortvariga kan bestå, och är då inte temporära. Exempel på detta är *Eiffeltornet* och *London eye* (Bishop & Williams 2012, ss. 5, 16-17). I andra situationer kan en användning som

ser temporär ut av användarna från början vara menad att fortsätta på en obestämd framtid. Inte heller denna struktur är då temporär. (Bishop & Williams 2012, s. 5) Ett klassiskt exempel på detta är området *Christiania* i Köpenhamn. Temporära inslag grundar sig således inte så mycket i typen av inslag som i användarens, exploatörens eller planerarens intention om att funktionen eller designen ska vara temporär. Tidsperioden för det temporära kan vara kort- eller långvarig men det är egentligen endast en fråga om tidsenhet (Bishop & Williams 2012, s. 5).

Historiskt har arkitekturtraditionen i väst länge varit att skapa permanenta monument vars tidslöshet ses som det högsta beröm och arkitektur definieras normalt av att vara permanent, ha praktiska och estetiska funktioner över ett odefinierat tidsspänn (Taylor 2016, s. 44). Men trots att det kan verka motsägelsefullt att bygga strukturer och landskap i vetskapen om att de ska rivas endast kort därefter har temporära strukturer enligt Chabrowe (1974, ss. 385-386) frodats i över hundra år, med rötter tillbaka till antiken. Däremot har det temporära inte ansetts vara en del i stadsutvecklingen utan dess främsta funktion har varit att annonsera politiska snarare än kommersiella budskap (Chabrowe 1974, ss. 385-386). Den finns för att förmedla ett budskap och när budskapets mening passerat kan också strukturen försvinna (ibid.).

Blickar vi istället bort från denna dagens västvärld som endast nyligen har börjat värdesätta arkitektur som är flexibel och temporär (Bishop & Williams 2012, s. 3) har östern länge haft en byggnadstradition kring det förgängliga och övergående (Taylor 2016, s. 44). Tradition och klimat har skapat en byggnadskonst kring förgängliga material såsom trä, pergament och tyg som ständigt måste underhållas eller bytas ut (ibid.). I Japan är till exempel husens rumsliga uppbyggnad föränderlig, väggar kan flyttas runt för att skapa nya rum och platser eller en hel vägg öppnas upp mot naturen utanför (ibid.). Och själva underhållet och ersättandet av byggnadselementen är i vissa fall en kulturell akt (Taylor 2016, s. 44). Fokus i östvärlden, så som i Kina och Japan, är inte så mycket på själva byggnadens material som på de spirituella aspekterna och platsen (Bishop & Williams 2012, s. 15).

Oswalt, Overmeyer & Misselwitz förklarar att det finns ett samband mellan utvecklingen av temporär urbanism och att förutsättningarna för urban utveckling har förändrats. Tidigare har angreppssättet för stadsplanering varit en typ av kolonialisering där utgångspunkten har varit obebyggd

mark och att resa byggnader har varit målet. Idag utgår istället utvecklingen från en redan byggd miljö och ett områdes historiska utveckling blir en viktig del i framtida förändringar (Oswalt, Overmeyer & Misselwitz 2013, ss. 14-15).

Bishop och Williams (2012, s. 179) menar att dagens västvärldspolitiska fragmentering, det förlorade förtroendet för regeringar och den rådande lågkonjunkturen dessutom skapar en perfekt smältdeg för att göra många generalplaner oanvändbara. Staden måste anses vara överlagringar av byggnader och aktiviteter, vilka på ett eller annat sätt kan anses vara temporära (Bishop & Williams 2012, s. 3) och i sökandet efter permanenta lösningar och ett tredimensionellt angreppssätt på en fyrdimensionell stad blir planer omoderna innan de implementeras (Bishop & Williams 2012, s. 19). I reaktion mot detta argumenterar Bishop och Williams att temporär urbanism och ett alternativt sätt att stadsplanera börjat växa fram. Denna nya stadsplaneringsstrategi använder sig av faser i utvecklingen, ofta med ett flertal tillfälliga delar längs en flexibel utvecklingsstege mot en löst formulerad vision. Målet är således inte längre en fast definierad punkt. Mindre etapper är bättre anpassade för att nyttja potentialen av olika platser både omedelbart och i sekvenser, snarare än bara på lång sikt. Dessa etapputvecklingar inkluderar ofta strategier för temporära funktioner (Bishop och Williams 2012, s. 179).

Som ett resultat av den temporära urbanismens utveckling är temporär landskapsarkitektonisk design idag en ökande trend. De verkliga styrkorna hos temporär design är enligt filosofen Zygmund Bauman (2012, s. 15) varsamheten i designförslagen vilken möjliggör för att experimentera, arbeta med prototyper, testa nya möjligheter och utveckla dessa för att bidra till en förståelse som konventionella förnyelseprojekt aldrig kan. Enligt Zimm (2016, s. 13) kan ett medvetet förhållningssätt till tillfälliga lösningar frigöra energi och skapa värdefull kontakt mellan staden och dess medborgare. På så sätt kan den hjälpa till att utjämna skillnader och skapa mer social rörlighet.

Overmeyer menar att det finns två typer av temporära urbana projekt: *“There are fleeting, transitory events that reside only for a moment in the city or alternatively, those that ‘stay out’ at one location for a longer time, until its more classical use once again becomes viable.”* (Overmeyer 2007, s. 18) Båda är temporära i samma utsträckning då de har en definierad start och slutpunkt och definieras av hur de enligt Overmeyer sedan ersätts av konventionella vinstdrivande användningar (ibid.).

3.2.2 Temporär användning

I sin definition av det temporära och den framväxande temporära urbanismen vill Bishop och Williams (2012, s. 5) särskilja temporära inslag i den urbana miljön som något skilt från temporär användning [interim use/temporary use] vilket de anser vara användning som tillåts i väntan på annan, ofta kommersiell, användning. De anser att en sådan definition riskerar att kategorisera temporära inslag som en andrahands lösning dess unika egenskaper till trots (ibid.). Oswalt, Overmeyer och Misselwitz (2013, ss. 280, 296, 312, 319, 335, 341, 344, 355) menar å andra sidan att temporär användning kan vara allt från en festival, flyktingboende, en installation, kolonilotter, en utomhusbar till en marknad, en tillfällig park, en utomhusbiograf eller en mötesplats. Därmed menar vi att temporär design, inklusive temporär landskapsarkitektur kan anses vara en typ av temporär användning.

Genom att studera experimentella projekt i den urbana miljön har Oswalt, Overmeyer och Misselwitz (2013, ss. 32-33) delat in temporär användning i ett antal kategorier. Dessa är oberoende av initiativtagare och användning utan baseras på hur det temporära funktionerna förhåller sig till staden och gällande planer.

Stand-in. Har ingen varaktig effekt på platsen eller området utan använder endast tiden mellan en användning och nästa. Detta angreppssätt med liten påverkan är lättare att realisera men kostnaden är just den att det endast är övergående och inte ger några långsiktiga effekter. (Oswalt, Overmeyer & Misselwitz 2013, s. 35)

Subversion. Den temporära användningen ockuperar strategiska platser, där befintlig långtidsanvändning eller permanenta funktioner finns, för att skaka om och förändra dem. Även om denna kategori av temporär användning ofta är mycket kortlivat så kan en markant effekt åstadkommas hos berörda institutioner. Ett exempel på detta är politiska demonstrationer. (Oswalt, Overmeyer & Misselwitz 2013, s. 49)

Displacement. Permanenta funktioner flyttas tillfälligt och fortsätter i en improviserad form tills dess att de återvänder till sin ursprungliga plats. Den temporära förflyttningen kan generera nya idéer för förnyelse av användning och funktioner. (Oswalt, Overmeyer & Misselwitz 2013, s. 51)

Parasite. Den temporära användningen utnyttjar närheten till existerande långtidsanvändning genom att etablera sig i angränsning till denna. På så sätt stärker de varandra genom att utnyttja deras respektive potential. (Oswalt, Overmeyer & Misselwitz 2013, s. 45)

Impulse. Den temporära användningen genererar en ny icke-förutbestämd profilering av platsen och lägger grunden till en programmering som fortsätter efter den temporära användningen upphört, men i annan form (Oswalt, Overmeyer & Misselwitz 2013, s. 39).

Consolidation. En temporär användning etableras och blir till långtidsanvändning. Till exempel kan informella överenskommelser ersättas med långtidskontrakt och riktiga tillstånd. Samma funktioner består men i en annan mer permanent form. (Oswalt, Overmeyer & Misselwitz 2013, s. 41)

Pioneer eller pionjär temporär användning utgår ifrån att ett hittills oanvänt område nyttjas först med enkla medel till temporär användning med fokus på övergång. Den temporära funktionen fortsätter på obestämd tid genom att den lägger grunden till fortsatt användning samtidigt som det successivt övergår i en mer permanent form. (Oswalt, Overmeyer & Misselwitz 2013, s. 47)

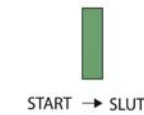
Free-flow utgår ifrån att den temporära användningen eller funktionen fortsätter på obestämd tid genom att flytta till nya platser där möjlighet att etablera sig uppstår. Här kombineras angreppssättet *Stand-in* med långsiktig utveckling och kan dessutom nyttja bytet av plats för att uppdatera den temporära användningen/funktionen. Den temporära användningen blir följaktligen ett långvarigt inslag i staden även om den förflyttas och viss mån förändras över tid. (Oswalt, Overmeyer & Misselwitz 2013, s. 37)

Co-existence. Även efter ny utveckling och nya kommersiella användningar fortsätter temporär användning att existera i mindre skala. Samexistens möjliggörs genom en nischad temporär användning och funktionen överlever således tack vare att den utgör ett komplement till de permanenta strukturerna. (Oswalt, Overmeyer & Misselwitz 2013, s. 43)

Dessa olika kategorier av temporär användning kan i stor utsträckning delas in i Overmeyers två olika tidsperspektiv för

temporära urbana projekt, vilka vi har utvecklat vidare och i det här arbetet benämns som kortvarig temporär design och långvarig temporär design. Det finns dock undantag bland kategorierna vilka inte är bundna till ett specifikt tidsspänn, utan tillåter både korta och långa. Dessa är: *Parasite*, *Impulse* och *Consolidation*.

3.2.3 Kortvarig Temporär design



Figur 8. Illustration av tidsperspektivet på kortvarig temporär design utan långsiktiga effekter.

Vi upplever att kortvarig temporär design ofta är det som associeras med temporär landskapsarkitektur. Denna typ av temporär design inkluderas i Overmeyers (2007, s. 18) kortlivade, flyktiga och eventbaserade projekt och definieras i det här arbetet av den vanligtvis korta tid den implementeras och hur den inte syftar till en långsiktig påverkan på platsen. Syftet kan istället vara att lyfta samhällspolitiska frågor, fördelningen av markanvändning i staden eller helt enkelt att skapa en temporär händelse och event på platsen. Den kan vara undersökande av platsen men är inte konformistisk gentemot de framtida visioner som finns i generalplanerna, utan arbetar utanför dessa. Den skakar om, ifrågasätter och skapar debatt.

Syftet med temporär design med korta tidsperspektiv kan således vara att undersöka en plats genom att förändra den, till exempel med Pop-Up konst, tillfällig konsumtion i form av exempelvis foodtrucks eller marknader, eller att påvisa en alternativ användning av ett utrymme, till exempel. park(ing)-day eller Pop-Up möbler (Bishop & Williams 2012, ss. 67-69, 72-73, 75-76, 100, 102, 106, 108, 114). Pop-Up-parker, Park(ing) days och installationer i det offentliga rummet är något som dyker upp allt mer frekvent (Zimm 2016, s. 7). Deras syfte kan variera och till exempel vara att undersöka nya möjligheter beträffande användning eller fenomen i främst urbana miljöer. I dessa fall är intentionen således inte en temporär lösning på permanenta behov utan att skapa möjligheter för invånare att träffas på nya ställen i annorlunda former (Zimm 2016, s. 7).

Bland Oswalt, Overmeyer och Misselwitz kategorier av temporär användning är det tre vilka har korta tidsperspektiv utan direkta långsiktiga effekter på omgivningen, fysiska eller upplevelsemässiga. Dessa är *Stand-in*, *Subversion* och *Displacement*. I de två förstnämnda kategorierna uppfattar vi en tydlig koppling till exempelvis Park(ing) days och Pop-Ups extrema tillfällighet och ambition om att väcka debatt. *Subversion* och *Displacement* kan visserligen få långsiktiga effekter på den fysiska miljön om någon av de nya idéer genereras och implementeras, men det är inte uttalat att kategorin innebär det eftersom de temporära funktionerna nödvändigtvis inte relaterar medvetet till deras omgivning.

I landskapsarkitekturen finns det flera exempel på tillfälliga installationer som existerar under kort tid och vilka inte har för avsikt att lämna några spår efter sig på platsen för dess uppförande. Ett sådant exempel är den ikoniska trädgårdsinstallationen *Blue Stick Garden*. Denna uppfördes i samband med den internationella trädgårdsfestivalen år 2000 där Métis historiska trädgårdars mest värdefulla blomma, den blå vallmon stiliserades i ett modernt uttryck. Installationen har sedan dess förflyttats till olika platser för att till slut bli ett permanent inslag i *Les jardins de Métris*. (Claude Cormier + Associés 2017) Installationen har likheter med Oswalt, Overmeyer och Misselwitzs kategori *Displacement* under de år som den förflyttades från plats till plats men upphörde att vara temporär då den istället blev permanent.

En annan sådan landskapsarkitektonisk installation är *Cypress Vigil* av Meyer och Silberberg. I denna installation placerades hundratals krukor med små ungsnitt av cypress över större delen av en innergård för att hedra de hundraåriga cypresser som tidigare stått på platsen. (Meyer + Silberberg 2017)

3.2.4 Långvarig Temporär design



Figur 9. Illustration av tidsperspektivet på långvarig temporär design med långsiktiga effekter.

Temporära inslag i den urbana miljön definieras som tidigare sagt av att de har en start- och en slutpunkt men att

tidsperioden kan variera i längd. Temporära funktioner kan sträcka sig över ett halvt sekel men ändå vara temporära om intentionen att de ska försvinna på sikt, och att de bevisligen gör detta. Overmeyer (2007, s. 18) talar om dessa temporära projekt som långlivade och vilka 'stannar kvar'. Med långvarig temporär design menar vi i detta arbete dels att den temporära designen sträcker sig över en längre tidsperiod men även att den dessutom har en ursprunglig intention av att ge upphov till en långsiktig effekt på området. Långvarig temporär design kan exempelvis utformas i samband med stora stadsomvandlingar vars tidsspann sträcker sig över 20 år eller mer.

Bland Oswalt, Overmeyer och Misselwitzs formulerade kategorier av temporär användning finns ett antal kategorier där den temporära användningen utgår från en längre tidsperiod. Dessa är *Co-existence*, *Free-flow* och *Pioneer*.

Det finns flera likheter mellan Michel Desvignes projekt och Oswalt, Overmeyer och Misselwitzs kategori som kallas *Pioneer*. Michel Desvigne är en landskapsarkitekt som bland annat arbetar med vad han kallar *Intermediate Natures* där biologiska och sociala värden tjuvstartas och ger områden en struktur som i omvandlingen kan byggas vidare på (Corner & Tiberghien 2009, s. 41). *Lyon Confluence*, *The Right Bank of Bordeaux* och *Millennium Park* i London är bara några exempel på projekt där detta angreppssätt har använts (Corner & Tiberghien 2009, ss. 41, 49, 68). Det långa tidsperspektivet och områdenas storlek innebär att tiden är en viktig aspekt att ta hänsyn till. Därför görs inte alla insatser vid ett och samma tillfälle utan är spridda över tid. I Bordeaux etablerades till exempel först ett skogsområde för att senare bearbetas för att skapa variation och diversitet (Corner & Tiberghien 2009, s. 51). Liksom Oswalt, Overmeyer och Misselwitzs pionjära temporära användning så lägger Desvignes *Intermediate Natures* grunden till fortsatt användning i en mer permanent form.

Michel Desvignes förhållningssätt till pionjära temporära strukturer har flera likheter med budskapet som Köpenhamns kommun kommunicerar i sin rapport *Mulighed for midlertidige anvendelser* (Möjligheter för tillfällig användning [läs, interim use]). Köpenhamns kommun konstaterar att framgångsrik stadsutveckling inte enbart är beroende av de fysiska förhållandena. Nyutvecklade områden är sällan intressanta från första början bara för att de fysiska förutsättningarna finns, utan det kan ta många år för ett etablerat stadsliv att

ta form. För många kommersiellt orienterade verksamheter, exempelvis caféer och restauranger, kan stadsliv eller avsaknad av stadsliv vara avgörande för deras ekonomiska hållbarhet. Genom att etablera tillfälliga funktioner på ett tidigt stadium i ett nytt stadsutvecklingsområde kan området göras känt och attraktivt innan den verkliga områdesutvecklingen har satt igång. (Köpenhamns Kommun u.å., s. 8)

Långvarig temporär design behöver emellertid inte innebära att det är samma temporära designförslag som står över hela tidsperioden. På *Ile de Nantes* aktiverar olika event eller installationer området och upplyser besökarna om att det finns och har kvaliteter inför en större stadsomvandling (Diedrich & Dahl 2016, s. 78). De designförslag som görs utvärderas kontinuerligt och ligger sedan till grund för beslut kring var nästa insats ska göras (ibid.). Här söks långsiktig effekt med hjälp av kortsiktiga temporära designförslag som utvecklas och avlöser varandra. Även om vissa enskilda temporära insatser existerar under kortare tid appliceras metoden på en tioårsperiod (Diedrich & Dahl 2016, s. 72). Detta eftersom tillräcklig tid att omvartannat utveckla, implementera och utvärdera är en förutsättning för metoden. Arbetssättet som utformas för *Ile de Nantes* projektet kan liknas vid det Oswalt, Overmeyer och Misselwitz kallar *Free-flow*. Även om det i *Ile de Nantes* inte är samma temporära användning som flyttar från plats till plats går det att se vissa likheter i hur temporär användning avlöser varandra och hela tiden utvecklas och aktiverar nya områden.

3.2.5 Går det att uppnå långsiktiga effekter med kortvarig temporär design?



Figur 10. Illustration av tidsperspektivet på kortvarig temporär design med långsiktiga effekter.

Kan också temporär design som står under kortare tidsperioder stärka befintliga eller kommande värden eller kvaliteter? Går det att genomföra kortvariga insatser som får långsiktiga effekter efter det att designen inte längre finns kvar? Om vi återigen vänder oss till Oswalt, Overmeyer och Misselwitzs kategorier för temporär användning ser vi att det finns flera som skulle kunna fungera inom stadsplaneringens

ramar för att ge inspiration till hur långsiktiga effekter kan uppnås med kortvarig temporär design.

Genom att bortse från den temporära användningens varierande livslängd kan vi inspireras av Oswalt, Overmeyer och Misselwitzs (2013, ss. 39, 41, 45, 49, 51) kategorier *Subversion*, *Displacement*, *Impulse*, *Consolidation* och *Parasite*. Dessa förmedlar att temporära inslag kan skaka om en plats, generera idéer för nya användningar, skapa nya programmeringar eller direkt leda till en etablerad långtidsanvändning. Dessutom kan inslagen stärkas av närhet till existerande permanenta funktioner. Vi ser att även om de här egenskaperna i sig inte nödvändigtvis ger långsiktiga effekter kan de om de appliceras med eftertanke och intention få sådana.

Pioneer, *Co-existence*, och *free flow* har som tidigare nämnts långsiktiga tillämpningar men utöver detta utgår de från följande grundläggande angreppssätt: att utgå från en kommande förändring och med fokus på övergång lägga grunden för framtida strukturer, att genom en nischad funktion låta temporära inslag komplettera stadsväven och att genom förflyttning av temporära funktioner uppdatera dess innehåll och samtidigt aktivera nya områden (Oswalt, Overmeyer och Misselwitzs 2013, ss. 37, 43, 47). Dessa går att använda som vägledning i temporär urban design.

Om vi återvänder till Köpenhamns kommun, vilka som tidigare i kapitlet nämnts ser stora möjligheter med temporära inslag i samband med stadsomvandlingar, finns flertalet exempel på kortvarig temporär design för långsiktiga effekter. Kommunen arbetar med att inkorporera temporär design som ett verktyg i områdes- och stadsplanering och i samband med detta har en serie projekt genomförts vilka kan tolkas som kortvariga *Pioneer* (pionjära) temporära strukturer. I dessa projekt är de temporära insatserna inte bara till nytta i utvecklingen av nya områden utan de kan också vara ett led i att förbättra ett områdes image eller vara identitetsskapande innan en stadsomvandling inleds (Köpenhamns Kommun u.å., s.8). En positiv bild av området kan således formas innan några fysiska designförslag gjorts. Ett exempel är *Transition*, ett temporärt projekt, där ljusinstallationer har placerats ut på fem olika platser i området runt Sundholm i Köpenhamn (Saaby 2012, s. 20). Projektet uppmärksammar och ger liv till ödsliga delar av området medan planerna för dessa färdigställs. Ljuset sätter fokus på och förändrar upplevelsen av de utvalda platserna, låter människor återupptäcka sitt grannskap och skapar dialog (ibid.). Med enkla medel, begränsade av en

liten budget, har de dagliga besökarna uppmärksamrats på exempelvis parkentréer eller rumsligheter och användningen av stadsrummet har förändrats i väntan på mer långsiktiga och permanenta designförslag (ibid.).

Ytterligare ett exempel på en kortvarig temporär design som ämnar ge långsiktiga effekter är *Selmas vardagsrum*. Målet är här att skapa en social mötesplats för diskussioner och dialog kring en framtida stadsomvandling. Det är en installation som markerar starten för omvandlingen och har sin grund i att stärka en existerande naturlig mötesplats, och samtidigt informera och ge föraning av framtida sociala mötesplatser. Tanken är att installationen och dess beståndsdelar, sittskulpturer i trä och ett tak, ska förflyttas till en permanent plats i stadsdelens nya utformning. (Richter 2016, ss. 37-39)

Även Bishop och Williams hänvisar till projekt där mer kortvariga temporära strukturer använts på ett medvetet sätt i syfte att lägga grund till permanenta insatser. De nämner exempel då gator stängs av över en natt och omvandlas till återtagna offentliga utrymmen (Bishop & Williams 2012, ss. 96-97). Medlen är enkla, såsom målade asfalt, enkla utomhusmöbler och växtlighet i planteringslådor som kan flyttas på (ibid.). De tillfälliga omvandlingar som anammas av medborgarna och används frekvent, kan sedan omvandlas till mer permanenta lösningar (Bishop & Williams 2012, ss. 96-97). De temporära strukturerna kan liknas vid ett medvetet nyttjande av *Subversion* (omstörtande temporär användning) där en ny användning testas och sedan lägger grund för permanenta insatser.

A quick-build street project är ett myndighetsinitierat amerikanskt projekt där tillfällig landskapsarkitektur tillämpas med ovannämnda angreppssätt. Orcutt menar att problemen i dagens stadsväv är stora men att de bästa lösningarna kan vara små (Orcutt 2016, s. 3). Att bygga tillfälliga strukturer av den här typen innebär för kommuner inte ett helt normalt tillvägagångssätt. Denna möjlighet till snabba åtgärder kräver också en snabb och nytänkande byråkrati hos kommunerna (Orcutt 2016, s. 3). För att snabbt förbättra användningsbarheten av platser och vägar kan färg och enkla fysiska objekt användas för att omvärdera och omstrukturera platser. Även om en motorväg ligger där den ligger kan torg, trafikskilda cykelvägar och ett designerat busskörfält snabbt skapas eller anpassas. Dessa metoder kan hjälpa till att skapa säkrare trafiksituationer för alla och nya offentliga platser (Orcutt 2016, s. 3). Projektet påminner om större

ombyggnationer i att det ofta ska användas av allmänheten i ett antal år medan andra aspekter, såsom material, process och finansiering, skiljer sig (ibid.). Quick build street projects har en låg genomförandetröskel, kan även genomgå förändringar efter installationen och det byggs med material som tillåter sådana förändringar (Orcutt 2016, s. 4). Engagemang från berörda institutioner och planeringsorgan är i Quick build street projects en förutsättning för att den temporära designen ska vara en aktiv del i stadsplaneringen och kunna lägga grunden för permanenta satsningar (Orcutt 2016, s. 6).

3.2.6 Att planera det temporära och kritiken det möter

Engagemang, initiativ och delaktighet från olika berörda parter kan enligt Orcutt vara avgörande för den långsiktiga effekten. Oswalt, Overmeyer & Misselwitz har utvecklat detta vidare genom att formulera en rad olika strategier för hur temporär användning kan inkorporeras i stadsplaneringen (Oswalt, Overmeyer & Misselwitz 2013, ss. 221-222). Alla strategier utgår från att fastighetsägare eller stadsplaneringsorgan antingen initierar projektet eller att de engageras i något skede i processen (ibid.). Enda undantaget är en strategi de kallar *Claim*, vilken utgår från att medborgarna själva måste driva den temporära användningen från start till slut (Oswalt, Overmeyer & Misselwitz 2013, s. 226).

Claim är en strategi som inte har som mål att komplettera befintlig stadsplanering utan istället ifrågasätta den. Här är den temporära användningen eller funktionen omstörtande (se *Subversion* s. 20) och ämnar att väcka debatt genom att ta ett område i besittning och nyttja för aktiviteter som inte stöds av fastighetsägarna eller lokala stadsplaneringsorgan. Intentionen är att skapa offentliga miljöer som skapar nya kulturella eller sociala *Impulser* vilka inte är kopplade till kommersiell utveckling. Det handlar om att skapa en social plattform i vilken många grupper tillåts delta, även de som kanske inte anses vara välkomna i alla stadens rum. Mediarapportering är här en viktig del för att lyfta samhällsdebatten. (Oswalt, Overmeyer & Misselwitz 2013, s. 226)

Övriga strategier tar alla stöd från lokala myndigheter, fastighetsägare eller andra aktörer och är följaktligen möjliga strategier för hur det temporära kan inkorporeras och komplettera urban planering och därigenom bidra till en livfull och varierad stadsbild.

Enable (möjliggöra). Denna strategi ämnar till att möjliggöra temporär användning genom att bryta ned eventuella motsättningar till överkomliga delmål. Detta kan vara att peka ut var temporär användning skulle kunna vara lämpligt, tillgängliggöra dessa platser eller ytor och upprätta en god kommunikation mellan fastighetsägare och potentiella användare. Initiativet kommer här ifrån staden eller från fastighetsägare som vill skapa liv och dynamik i ett outnyttjat område. Typen av temporär användning fastställs i samarbete med brukarna. (Oswalt, Overmeyer & Misselwitz 2013, s. 224)

Initiate (initiera). Här startas ett projekt av exempelvis fastighetsägare där startpunkten är ett större outnyttjat område, utan planer på utveckling inom snar framtid. Planerare, föreningar eller fastighetsutvecklare arbetar tillsammans med fastighetsägarna för att ta fram en korttids- eller medellång strategi för området. Ur detta föds sedan ett antal medborgardrivna temporära aktiviteter med stor bredd för att locka en bred användargrupp men inom ramarna för strategins intentioner eller ambitioner. (Oswalt, Overmeyer & Misselwitz 2013, s. 225)

Coach (Coacha). Medborgare och andra intresserade parter ges här stöd för att tillsammans skapa ett fungerande nätverk. Detta kan ske inbördes i brukargrupper eller med hjälp utifrån, till exempel från myndigheter. Gemensamma plattformar skapar större offentlig närvaro och ökad genomslagskraft i arbetet med att genomföra projekt för temporära funktioner. (Oswalt, Overmeyer & Misselwitz 2013, s. 227)

Formalize (formalisera). Denna strategi handlar om hur lyckade temporära funktioner kan lägga grunden för ett långsiktigt användande. Befintliga informella, improviserade lösningar omvandlas till långsiktiga strukturer vilket också innebär att profilen eller känslan av platsen kommer förändras. Ibland kan omvandlingen innebära att värdena det temporära skapat går förlorade. Anledningarna till formaliseringen behöver inte vara demsamma för alla projekt utan beror av typen av användning och vilka de inblandade parterna är. (Oswalt, Overmeyer & Misselwitz 2013, s. 228)

Medborgarinitiativ eller medskapande är för ovanstående strategier en grundförutsättning, men Oswalt, Overmeyer och Misselwitz konstaterar att lyckade temporära projekt också både kan initieras och drivas av andra aktörer såsom fastighetsägare. Denna strategi kallar de *exploit*.

Exploit (utnyttja/expolatera), en tredje part är initiativtagare och driver projektet framåt utifrån egna intressen. Till exempel skulle detta kunna vara en fastighetsägare som initierar temporära användningar för att bygga upp miljöer vilka lockar till sig kunder. Både brukare och initiativtagare drar fördel av att temporära funktioner på olika sätt bidrar till ökat stadsliv, oavsett om det handlar om konst, rekreation, event, underhållning och så vidare. Genom att de temporära funktionerna lockar mer människor genereras större underlag för till exempel ytterligare kommersiell utveckling. Denna typ av samarbeten mellan användare och fastighetsägare gynnar båda sidor och uppmuntras ofta av myndigheter som ansvarar för stadsplanering då det stärker urban diversitet och blandade funktioner. (Oswalt, Overmeyer & Misselwitz 2013, s. 229)

Bishop och Williams menar att antalet markägare som tillåter eller initierar temporär användning på sin mark växer idag. Fastighetsägare har börjat se att de kommersiella fördelarna med temporär användning väger över riskerna och det extra arbetet (Bishop & Williams 2012, s. 40). Liksom av Oswalt, Overmeyer och Misselwitz förklaras detta också av Bishop och Williams som en reaktion av att icke-kommersiell användning kan skapa kommersiellt underlag (Bishop & Williams 2012, s. 40). Temporär användning brukar även utveckla en mängd olika funktioner och på så sätt stödja planeringsstrategier som inriktat sig på mångfald (Bishop & Williams 2012, ss. 40-41). Rätt sorts temporär användning kan hjälpa till att skapa en platskänsla som inte bara påskyndar områdets utveckling, utan också gör den mer lönsam (ibid.). Idén är enligt Bishop och Williams “getting on with it” istället för “planning it” för att kunna skapa oväntade värden och energi på en plats (Bishop & Williams 2012, ss. 40-41). Det kan hjälpa till att dra användare till annars obesökta platser och på så sätt skapa sociala strukturer, ett resonemang som till stor del liknar det som förs i relation till temporär användning i Köpenhamn i *Mulighed for midlertidige anvendelser* (Köpenhamns kommun u.å.).

Samtidigt som allt fler fastighetsägare ser fördelarna med temporära strukturer (Bishop & Williams 2012, s. 40) betraktar andra temporär användning som ett tecken på misslyckad exploatering. Dess värden och egenskaper ses sällan som en viktig del i stadslivet och stadsutvecklingen (Bishop & Williams 2012, s. 19). Zimm (2016, s. 13) menar dessutom att det finns en risk att temporära insatser ersätter långsiktiga satsningar och ansvar, och att en okritisk användning av tillfälliga lösningar kan bli ett sätt att motivera,

eller normalisera, frånvaron av offentliga satsningar och bristen av långsiktig förvaltning. Ett liknande resonemang förs även av Mara Ferreri (2015 s. 185) som framhäver att temporära insatser inte kan ersätta långsiktiga åtgärder för att lösa exempelvis bakomliggande samhällsproblem. Bauman bemöter kritiken genom att poängtera att temporär urbanism aldrig på egen hand kan utgöra en stad. Det kan bara vara ett element eller ett lager i en stad (Bauman 2012, s. 15).

I Köpenhamn betraktas det temporära som en planeringsmetod för att hantera stadsliv och arkitektur i korta tidsperspektiv (Saaby 2012, s. 19). Det är inte menat att ersätta generalplanering och områdesplanering utan snarare komplettera övriga strategiska planeringsverktyg (ibid.), vilket i hög grad påminner om Baumans idéer. Köpenhamn menar att det temporära kan informera, inspirera och motivera ytterligare planering samtidigt som det bidrar till att stärka och skapa stadsliv i stunden (Saaby 2012, s. 19).

Ferreri menar att temporär urbanism tycks utlova ett sätt att kombinera två till synes inkompatibla saker: stadsplanerarens mål för den urbana utvecklingen och utövarnas behov av utrymme i en vinstdrivande värld (Ferreri 2015, ss. 182-185). Detta anser hon bidrar till att det temporära riskerar att domineras av kommersiella och vinstsökande drivkrafter (ibid. s. 184). Även i temporära projekt som inte säger sig söka ekonomisk vinning är termer såsom “outnyttjade resurser” eller “outnyttjad yta” närvarande vilket likväl antyder ett snarlikt synsätt som ekonomiskt motiverade projekt (ibid. s. 185). Samtidigt menar hon att om lönsamhet helt utesluts i temporära projekt så begränsas initiativtagare till en mycket liten grupp aktörer såsom sociala entreprenörer, aktivister eller konstnärer.

3.3 TEORIER ATT KOMBINERA MED TEMPORÄR DESIGN

Här redogörs för ett antal teorier vilka med fördel kan kombineras i syfte att förankra temporär design i staden och dess utveckling samt nå positiva långsiktiga effekter.

3.3.1 Urban akupunktur, placemaking och förhållandet till staden

Då temporär urbanism som tidigare nämnts aldrig kan utgöra en stad i sig måste det ske någon typ av urval i var temporära insatser ska genomföras. Även Orcutt konstaterar att även

om problemen i dagens stadsväv ofta är stora så är många av de bästa lösningarna små (Orcutt 2016, s. 3). Denna typ av tillvägagångssätt har likheter med urban akupunktur.

Konceptet *urban akupunktur* har sitt ursprung i den kinesiska traditionella medicinska akupunkturen. Det bygger på idén om att vitalisera och (åter)skapa en stad eller delar av en stad genom strategiska lokala designförslag. I sin tur skapar dessa designförslag en kedjereaktion genom att möjlighet skapas för ytterligare designförslag, även dessa av mindre storlek snarare än storskalig utveckling. *Urban akupunktur* fokuserar på att förbättra en situation snarare än att vara en permanent lösning på problemen, likt kinesisk akupunktur vilken lindrar snarare än botar. (Houghton, Hee-Jeong Choi & Lugmayr 2015, ss. 1-2)

Snabba åtgärder till låga kostnader, en lekplats, ett gångstråk, en Pop-Up park, ett gäng nyplanterade träd. *Urban akupunktur* kan ta många skepnader och beror helt och hållet på platsspecifika förutsättningar och behov. “*It [urban acupuncture] operates on the assumption that small, seemingly inconsequential improvements can be the difference between urban monotony and an atmosphere of urban adventure*”. (Ehrenhalt 2014, s. 15) Jamie Lerner, brasiliansk arkitekt och tidigare borgmästare, började med detta redan på 70-talet. Han menar att bra *urban akupunktur* handlar om att dra ut folk på gatorna och om att skapa mötesplatser (Ehrenhalt 2014, s. 15).

Metoderna för *urban akupunktur* varierar där medskapande (co-creation) och platsbildande (*placemaking*) är exempel på tillvägagångssätt. Taktisk urbanism (tactical urbanism), gerilla urbanism (guerilla urbanism) och urban aktivering (urban activation) är begrepp som kan sägas falla inom samma område. (Houghton, Hee-Jeong Choi & Lugmayr 2015, ss. 1-2)

Placemaking har vissa likheter med urban akupunktur.

Metoden skiljer sig från traditionell stadsplanering genom att dess främsta mål är att skapa offentliga platser som drar ett spektrum av olika människor till sig samt att platsen ska erbjuda upplevelser som får besökaren att återvända. Det fokuserar på att skapa en mängd av livfulla platser som samarbetar för att skapa ett livfullt samhälle. Detta innebär att *placemaking* lägger fokus på platsens funktion och värde snarare än utseende. (Cilliers et al 2015, s. 351)

Ett sätt att använda sig av *placemaking* är genom att skapa och bevara gröna strukturer i staden. I det här fallet är det natur eller park i anslutning till eller nåbar från bostäder och arbetsplatser. De nyttjas för rekreation av besökarna,

skyddar olika habitat för djur och växter samt agerar som gröna spridningskorridorer. Att planera stadens grönstruktur innebär att använda dessa platser och nätverk strategiskt. Grönstrukturer i dagens urbana utveckling är dock hotade av stadens ökande förtätning och dess funktioner bör skyddas och utvecklas. (Cilliers et al 2015, ss. 351-353)

Cilliers et al menar att genom att börja ett områdes utveckling med den sociala och biologiska strukturen fokuserar vi på de som verkligen nyttjar området. Istället för att börja med byggnaderna börjar planeraren med att föreställa sig det framtida livet i området där grönska och natur är prioriterat. Dessa platser och länkar får sedan sätta strukturen för byggnaderna. På så sätt skapas platserna medvetet och proaktivt och inte som en utfyllnad för byggnaderna. (Cilliers et al 2015, s. 354) Detta kan liknas vid Desvignes *Intermediate natures* där gröna långlivade temporära strukturer aktiverar nya områden, tjuvstartar kvaliteter och lägger grund för kommande utveckling.

En god uppfattning av staden och dess struktur krävs för att identifiera var punktinsatser ska genomföras. Kevin Lynch har formulerat ett angreppssätt för att få förståelse för staden, hur den upplevs och därigenom hur den används (Lynch 1960, ss. 46-48). Han menar kan städer analyseras utifrån fem olika element vilka han kallar stråk, kanter eller barriärer, områden, noder och landmärken (ibid.). Dessa relaterar alltid till varandra i sin spatiala organisation och kan förändras beroende på vem som utför analysen och i vilken skala enheten för analysen betraktas. Lynch påpekar även att analysmetoden begränsas till fysiska objekt och därav inte inkluderar exempelvis sociala, historiska eller funktionella aspekter vilka också har betydelse för hur staden upplevs.

3.3.2 Temporära strukturer och trivalent design

Köpenhamns kommun belyser problematiken med att exempelvis ställa samma krav på stor tillgänglighet och liten klimatpåverkan med avseende på temporära designförslag som på permanenta lösningar (Köpenhamns Kommun u.å., s. 12). Däremot ser vi inget som motsäger att temporär design, kan sträva efter samma kvaliteter som permanent design.

I sin bok *Ecology, Community and Delight* menar Ian Thompson (2000, s. 178-180) att de positiva värdena hos landskapsarkitektur kan delas in i tre huvudgrupper, biologiska, sociala och estetiska värden.

För landskapsarkitekter har hänsyn till miljöfrågor blivit en mer eller mindre obligatorisk aspekt i det dagliga arbetet (Thompson 2000, s. 165). Det biologiska värdet i landskapsarkitektur inbegriper inte bara biodiversitetens betydelse för miljön, för naturen och för långsiktig hållbarhet utan även de upplevelsemässiga och hälsobringande aspekter det har för människor (Thompson 2000, s. 167).

Genom sin design stävar landskapsarkitekter, oavsett politisk åskådning eller annan tillhörighet, att genom sin design förbättra människors liv. Idén är att förbättra kvaliteten hos miljön som människor rör sig i och på så sätt också öka välmående och livskvalitet. Det handlar till stor del i att ge förutsättningar för gemenskap och känsla av tillhörighet. (Thompson 2000, ss. 113-115) Ofta behöver det inte finnas någon konflikt mellan de sociala målen och estetiken eller ekologin men om så vore så menar Thompson att de sociala aspekterna i dagsläget ofta prioriteras. (Thompson 2000, s. 133)

Estetik är enligt Thompson något de flesta landskapsarkitekter strävar efter men få betraktar sig själva som konstnärer eller landskapsarkitektur som en konstform (Thompson 2000, ss. 88-89). Istället används uttrycket god design vilket uppnås genom att förstärka kvaliteter i kombination med funktion och känsla för rumsligheter, skala och detaljeringsgrad (ibid.). Zimm menar att estetik i sig kan bidra till sociala värden genom att en konstnärlig inramning ibland kan behövas för att spränga ramarna, göra platsen sammanförande, inbjudande och påminna om att varje plats har förutsättningar för socialt liv (Zimm 2016, s. 9).

Thompson trycker på vikten av att som landskapsarkitekt sträva efter att inkorporera alla tre värden i sin design och om möjligt maximera dessa, men också att de måste finnas en inbördes balans mellan dem, vilket han kallar trivalent design. Thompson förklarar att trivalent design leder till rikare och mer välfungerande miljöer. Nya projekt bör gestaltas med dessa aspekter i åtanke men färdiga projekt kan också analyseras utifrån samma värden. (Thompson 2000, s. 178-180)

Platsstudie

Platsstudien inkluderar en **inventering över verksamheter och entréer** i Kungens kurva idag och en **landskapsbeskrivning** med tillhörande fotografier. Därpå följer en översikt över **pågående planer** i Kungens kurva i nuläget, en **Lynchinspirerad analys** samt en **Thompsoninspirerad analys** över området idag (januari 2017).

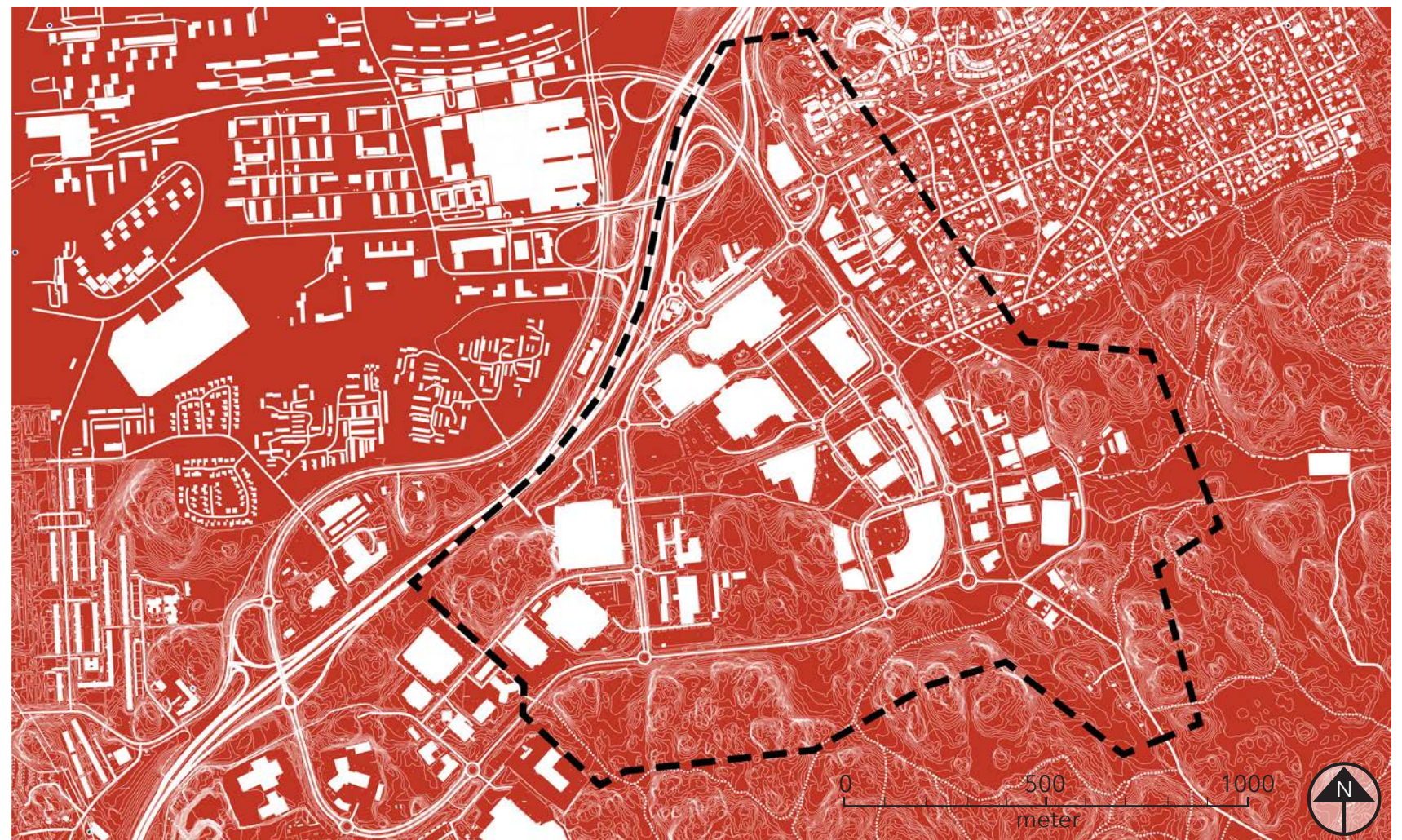
4.1 OMRÅDESGRÄNSEN

Områdesgränsen fick sin sträckning baserat på var det finns planer/program eller av Huddinge kommun kommunicerade visioner för området. Den är även grundad på vilka delar av Kungens kurva med närområden som vi ansåg vara en del av centrala Kungens kurva vid platsbesök. Detta innebär att de delar av Kungens kurva som befinner sig norr om E4/E20 inte behandlas i den här sammanställningen, inte heller

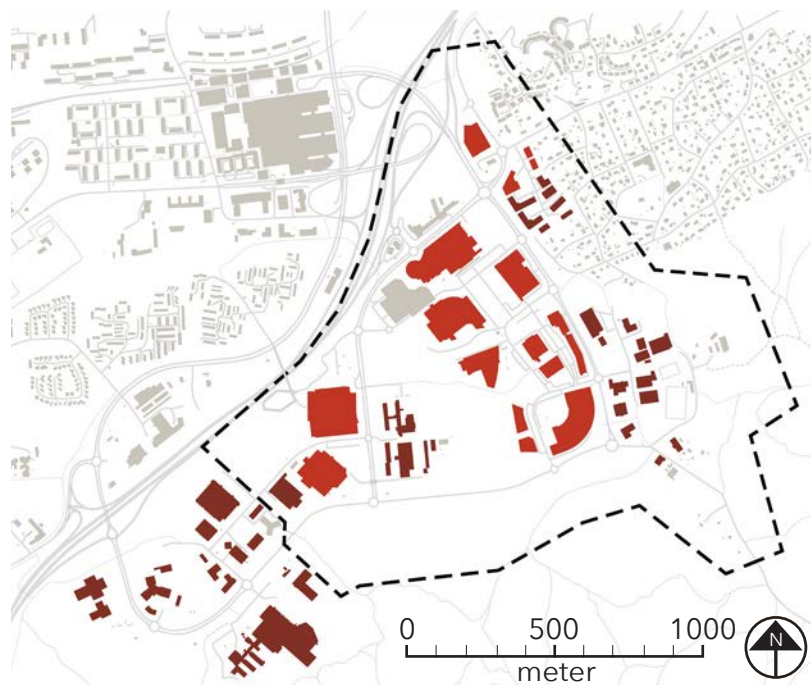
villaområdet norr om Kungens kurva eller det industriområde som ligger i Kungens kurvas södra del. Skärholmen och Stockholms stad räknas inte heller in inom områdesgränsen. (se Figur 11)

4.2 NUVARANDE VERKSAMHETER

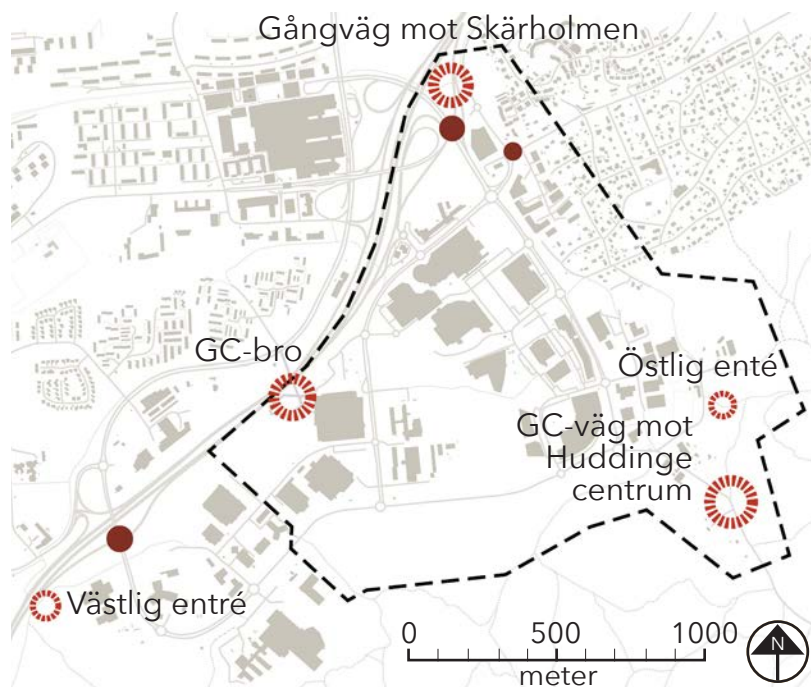
Det finns bara kommersiella verksamheter i Kungens kurva i nuläget (januari år 2017) (se Figur 12). De olika typerna av verksamheter påverkar fördelningen av människor som vistas i närområdet. Vid industriell verksamhet/grossister uppehåller sig färre människor och vid dagligvaruhandel vistas det betydligt fler, liksom vid stor sällanköpshandel (till exempel IKEA). Vid mindre sällanköpshandel rör sig betydligt färre människor. Denna fördelning av människor påverkar stråken och noderna inom arbetsområdet.



Figur 11. Karta som visar höjdkurvor och ger en bild av topografin i området. Skala 1:15 000.



Figur 12. Karta över verksamheter som pågår i Kungens kurva i januari år 2017. Skala 1:25 000. Klarröda byggnader riktar sig främst till privathandel och mörkröda byggnader är kontorsbyggnader eller riktar sig till företag. Grå hus inom områdesgränsen har ingen kommersiell verksamhet.



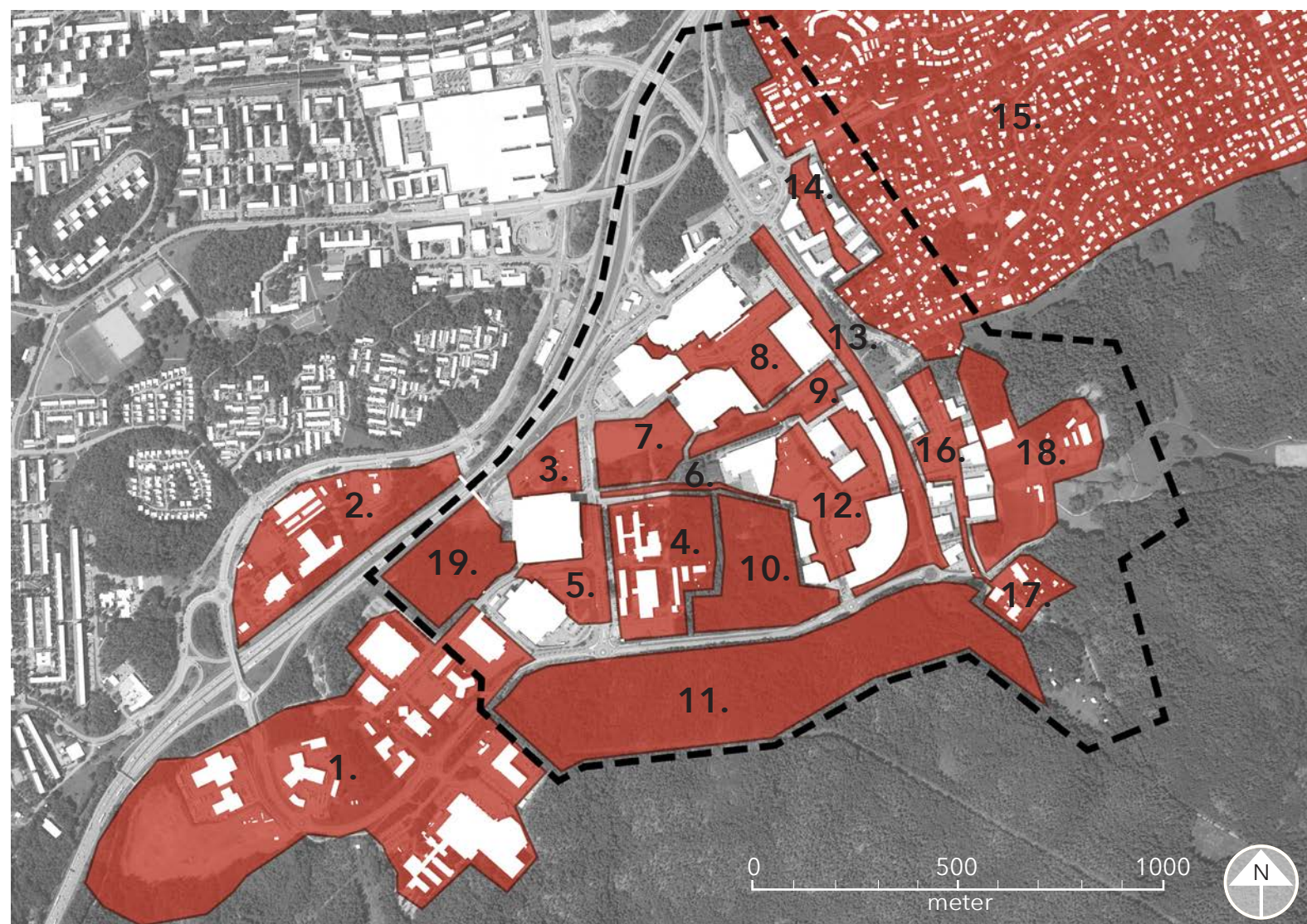
Figur 13. Karta i skala 1:25 000 över entréer till Kungens kurva i januari år 2017. Streckade ringar visar entréer för fotgängare och cyklister och punkter visar bilarnas entréer.

4.3 LANDSKAPSBESKRIVNING

Nedan följer en sammanställning av varje områdes karaktär och rumsliga upplevelse åtföljt av utvalda fotografier. Fokus vid denna landskapsbeskrivning är på upplevelsen av de olika områdena, deras gränser, såsom stråk eller väggar, arkitektoniska utseenden samt deras utmaningar och möjligheter.

Teckenförklaring

- | | |
|---------------------------|-----------------------|
| 1. Industriområdet | 11. Naturreseptatet |
| 2. Andra sidan motorvägen | 12. Runt Citygross |
| 3. Framför Heron City | 13. Smistavägen |
| 4. Gamla Ericsson | 14. Vid Siba |
| 5. Framför Bounce | 15. Villaområdet |
| 6. Stråket | 16. Elipsvägen |
| 7. Den stora parkeringen | 17. Småverksamheterna |
| 8. Vid IKEA och ICA | 18. Sporthuben |
| 9. Tangentvägen | 19. Huddinge resort |
| 10. Skogen | |



Figur 14. Kartan visar områdesindelningen i landskapsbeskrivningen. Skala 1:15 000.

1. Industriområdet



Figur 14.



Figur 15.

Området domineras av **storskaliga** innåtriktade byggnader med verksamheter som riktar sig till **företag eller grossister** (se Figur 14-15), inte till privatpersoner. Området har **en lägre puls** i jämförelse med centrala Kungens kurva och är en plats en besökare inte vistas på om den inte har ett specifikt ärende i någon av byggnaderna. Området ansluter till Kungens kurvas västligaste entré för gång- och cykeltrafikanter (se Figur 13, sida 27), men som gående upplevs området som **ogästvänligt**. Industriområdet avgränsas i norr av motorvägen och i söder av Gömmarens naturreservat. Området räknas inte som en del av arbetsområdet.

2. Andra sidan motorvägen



Figur 16.

Området ligger **avskuret** från resten av Kungens kurva på andra sidan motorvägen. Byggnaderna går att skymta från den nya gång- och cykelbron (se Figur 13, sida 27) men upplevs inte höra till Kungens kurva, mestadels på grund av **motorvägens barriäreffekt** (se Figur 16). Området hanteras därför inte i det här arbetet som en del av det centrala Kungens kurva.

3. Framför Heron City

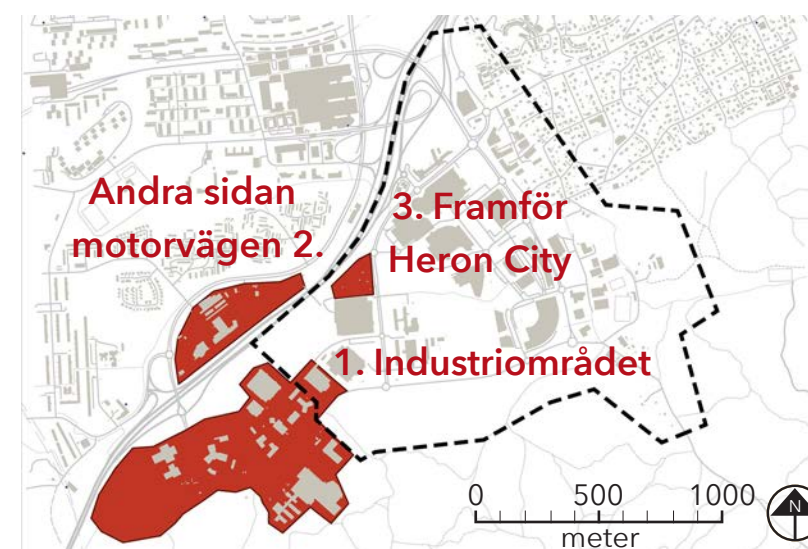


Figur 18.



Figur 19.

Entréområdet till köpcentret Heron City har en distinkt inramning av vägar och fasader. I områdets östra kant finns en viktig busshållplats och i väst den nya gång- och cykelbron. Området består till största del av **parkeringsytor**, med en central vistelseyta med **lekplats** (se Figur 19). Platsen ger intrycket av att vara under **högt slitage**. Utöver lekplatsen finns här också två **ekdungar** samt den stora skylt som har blivit ett **landmärke** för Kungen kurva (se Figur 18). Trots förhållandevis mycket grönska upplevdes området som grått och hårt på grund av den utbredda parkeringsytan och den höga **bilnärvaron**. Den stora variationen av element och brist på sammanhängande uttryck gör att platsen upplevdes mycket **splittrad**. Stora delar av området ligger i slagskugga från köpcentret under större delen av dagen. Hela området är **bullerstört** från motorvägen. Det är en av de viktigaste **orienteringspunkterna** i centrala Kungens kurva.



Figur 17. Karta över område 1, 2 och 3.

4. Gamla Ericsson



Figur 20.



Figur 21.

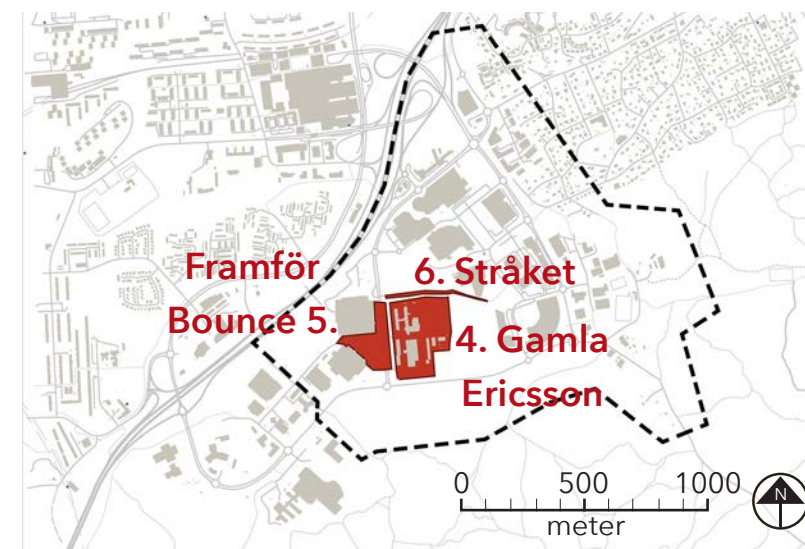
Gamla Ericsson är ett **slutet område** som upplevs än mindre inbjudande på grund av den **vallgrav** med taggtrådsstängsel som omger det (se Figur 21). Det stora byggnadskomplexet i tegel, vilket numera hyser bland annat ett hotell och verksamhet kopplat till IKEA, ser näst intill **institutionellt** ut och dess starka karaktär dominerar upplevelsen av området (se Figur 20). Precis i anslutning till tegelbyggnaderna finns en mindre byggnad i vilken ett hunddagis drivs. Den nordöstra delen av området, vilket utgörs av **skogsmark**, domineras av utblicken mot byggnadskomplexet. Skall från hunddagisets hundgård, vilken är belägen här, kopplar skogspartiet till bebyggelsen även auditivt.

5. Framför Bounce



Figur 22.

Ett område som främst definieras av dess visuella relation till Bounce aktivitetscenters **orangea fasad**, vilket är den enda öppna fasaden åt detta håll (se Figur 22). Området **sluttar** nedåt österut längs Månskärsvägen och sedan norrut vidare längs Dialoggatan. Här finns mycket sparsamt med vegetation då området till största del utgörs av **väg** och **hårdgjord parkering**. Området ligger **visuellt avskuret** från övriga Kungens kurva och är **svårt att orientera sig** utifrån.



Figur 23. Karta över område 4, 5 och 6.

6. Stråket



Figur 24.



Figur 25.

Stråket är en smal **fotgängar- och cyklistinriktad kanal** genom området som omges av grönska och fungerar som en **promenadsträcka** för lokala hundägare (se Figur 25). Det är en viktig **länk** i området för att koppla samman Kungens kurva längs en öst-västlig axel och präglas av en **stark riktning** de sträckor båda sidor omges av vegetation. Den västliga del, vilken löper parallellt med parkeringen norr om Gamla Ericsson (se Figur 24), upplevs mer exponerad och saknar samma uttalade riktning. Stråket är flackt och förhållandevis **lugnt** med avseende på buller då **vegetationen** kombinerat med omgivande byggnader dämpar många ljud utifrån.

7. Den stora parkeringen



Figur 26.



Figur 27.

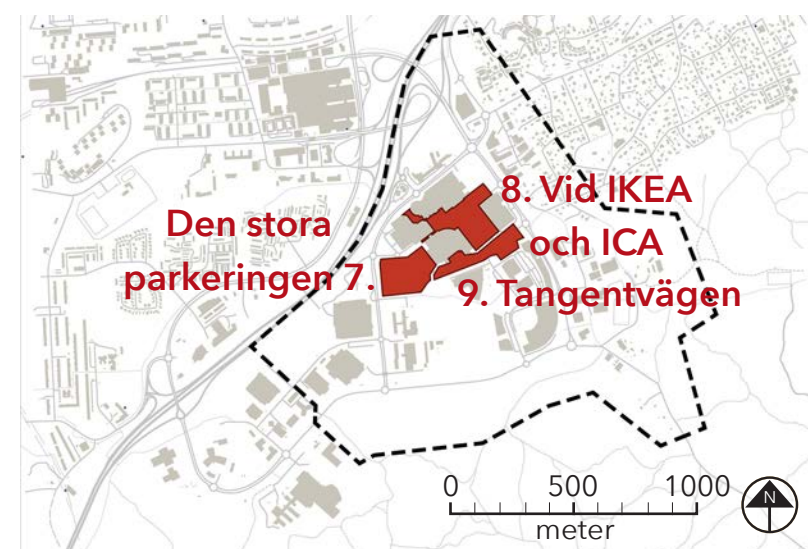
Den stora parkeringen är en **stor öppen yta** som skiljer Heron City från IKEA och Kungens Kurva Shoppingcenter (se Figur 27). Ytan är **outnyttjad** och dess storlek **barriärskapande** (se Figur 26). Trots detta väljer människor att korsa över ytan då det är den **genaste vägen** från IKEA och shoppingcentret till busshållplatsen vid Dialoggatan och Heron City. **Bullernivåerna**, framför allt från motovägen, är här mycket höga då det inte finns något som kan dämpa ljuden. De stora bilhaven bidrar till hela centrala Kungens kurvas **bristande detaljrikedom och monoton**.

8. Vid IKEA och ICA



Figur 28.

Ytan vid IKEA och ICA är en **storskalig** och **aktiv** miljö med mycket skyltar och information. Här rör sig bussar, bilar och ett stort antal fotgängare, men miljön är tydligt **anpassad för fordonstrafiken** (se Figur 28). Med all sin aktivitet upplevs detta idag vara navet i Kungens kurva. Näst intill alla ytor är hårdgjorda och bortsett från ett antal stadsträd är **växtlighet så gott som obefintlig**. Området ramas in av de stora byggnadernas fasader samt Tangentvägen i söder.



Figur 29. Karta över område 7, 8 och 9.

9. Tangentvägen



Figur 30.



Figur 31.

Tangentvägens norra del är idag en viktig **länk** genom området för både bilar och fotgängare (se Figur 31). **Grönskan och det vassrika diket** längs sträckningen definierar och karaktäriserar området (se Figur 30). Tangentvägens fortsatta sträckning söderut upplevs inte tillhöra samma område då det har en mycket annorlunda karaktär. Området upplevs istället området västerut längs diket.

10. Skogen



Figur 32.



Figur 33.

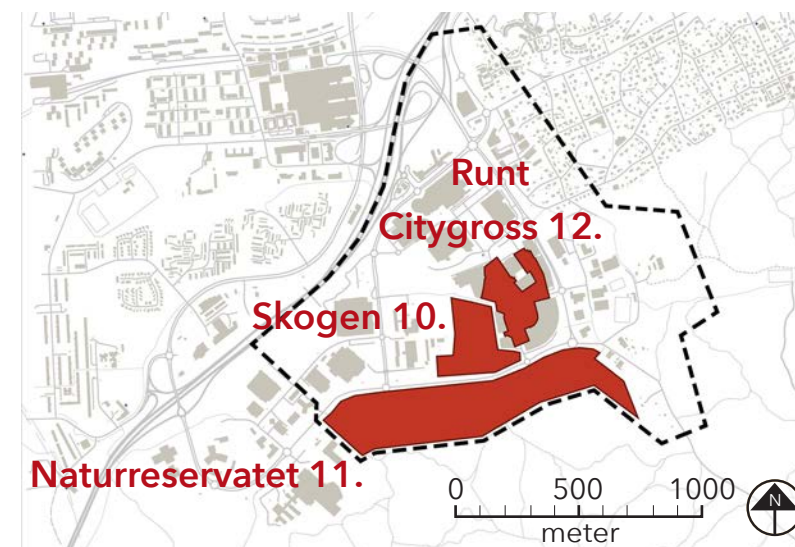
Skogen är ett **centralt skogsområde** som ligger **insprängt** i Kungens kurva och gränsar till bebyggelsen i området *Gamla Ericsson*. Området **används flitigt** av hundägare och det hunddagis som ligger i anslutning. I skogen finns rester av gammal bebyggelse. Det är **kuperat** med moränjord och inslag av stora stenblock. (se Figur 32-33)

11. Naturreservatet



Figur 34.

Gömmarens naturreservat ligger i direkt **anslutning till Kungens kurvaleden** men har idag **ingen tydlig entré** från centrala Kungens kurva mer än en liten asfalterad väg i öst (genom området vi kallar *Småverksamheterna*) som sedan övergår i en grusväg som leder söderut genom naturreservatet (se Figur 13, sida 27). Naturreservatet **domineras av blandskog**. Naturreservatet är förhållandevis **kuperat**. Det område som i detta arbete kallas *Naturreservatet* är endast en del av Gömmarens naturreservat (se Figur 34).



Figur 35. Karta över område 10, 11 och 12.

12. Runt Citygross



Figur 36.



Figur 37.

Området utgörs av **stora parkeringshav**, av vilka några är **outnyttjade** (se Figur 37). Parkeringarna omgärdas av **alléer** (se Figur 36). Området är en **knytpunkt** för olika vägar men domineras av tomhet och slitage. **Få människor** rör sig till fots genom området vilket bidrar till känslan av **tomhet**. Inramningen utgörs av byggnadernas fasader samt Tangentvägen i norr. Området är **monotont** och har mycket **dålig orienterbarhet**.

13. Smistavägen



Figur 38.



Figur 39.

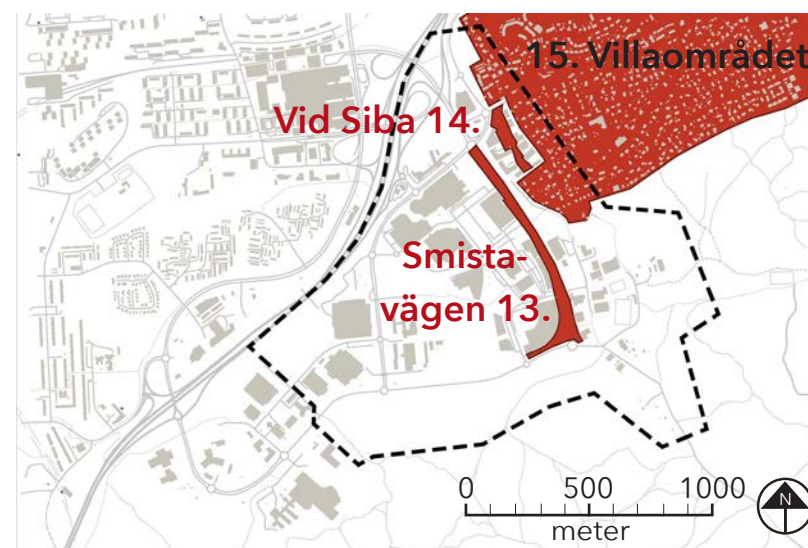
Smistavägen är en större bilväg och barriär som skiljer merparten av handeln i centrala Kungens kurva från Villaområdet och mindre verksamheter. Vägrummet har en tydlig riktning och hindrar naturliga rörelsemönster för fotgängare i öst-västlig riktning då hastigheten på vägen är hög. Den långa raka vägen förstärker de stora upplevda avstånden i Kungens kurva. (se Figur 38-39)

14. Vid Siba



Figur 40.

Vid Siba är ett avskilt område med mindre verksamheter. Byggnaderna håller en mindre skala än många andra mer centrala byggnader och som fotgängare upplevs detta område inte lika överskådligt och påträngande. Området ligger runt en återvändsgränd för bilar, men till fots eller cykel går det att fortsätta söderut. Här finns mycket lite vegetation men å andra sidan inte så mycket biltrafik tack vare återvändsgränden. (se Figur 40)



Figur 41. Karta över område 13, 14 och 15.

15. Villaområdet



Figur 42.



Figur 43.

Villaområdet är ett trevligt område i anslutning till de mindre verksamheterna norr om smistavägen. Området är småskaligt, med låg hastighet, låg bullernivå, stor variation och stor detaljrikedom. Det är tydligt avskilt från de kommersiella delarna av Kungens kurva. (se Figur 42-43)

16. Elipsvägen



Figur 44.



Figur 45.

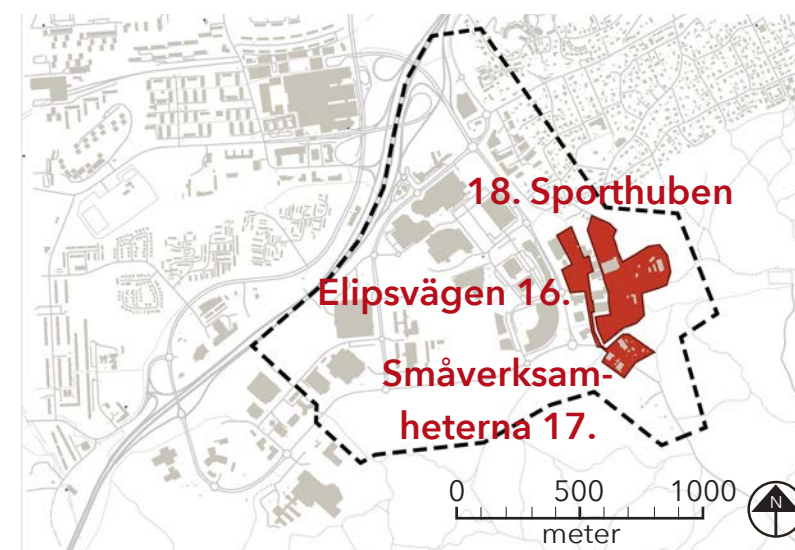
Området runt Elipsvägen präglas av **fastigheter bakom gunnebostängsel** (se Figur 44). Gemensamt för byggnaderna är att **fasaderna inte talar utåt**. Detta med undantag från en byggnad, Ellipsen, vilken är av tegel med stora glaspartier och vilken har ett **industriromantiskt** uttryck (se Figur 45). Verksamheter som bedrivs i området riktar sig i stor del till företag. **Få människor handlar** i området. Däremot är denna sträcka ett av de **stråk som kopplar samman villaområdet med Gömmarens naturreservat** och därför påträffas här en del hundägare och motionärer.

17. Småverksamheterna



Figur 46.

Småverksamheterna är ett litet område i den sydöstra delen av Kungens kurva, **insprängt i skogen** tillhörande naturreservatet. Här finns **mindre verksamheter** i huvudsakligen **småskaliga** byggnader. Den smala asfalterad väg som går genom området leder vidare söderut genom naturreservatet. Som fotgängare upplevs detta område mycket **stilla** och **tydligt avskilt** från resten av Kungens kurva. (se Figur 46)



Figur 47. Karta över område 16, 17 och 18.

18. Sporthuben



Figur 48.



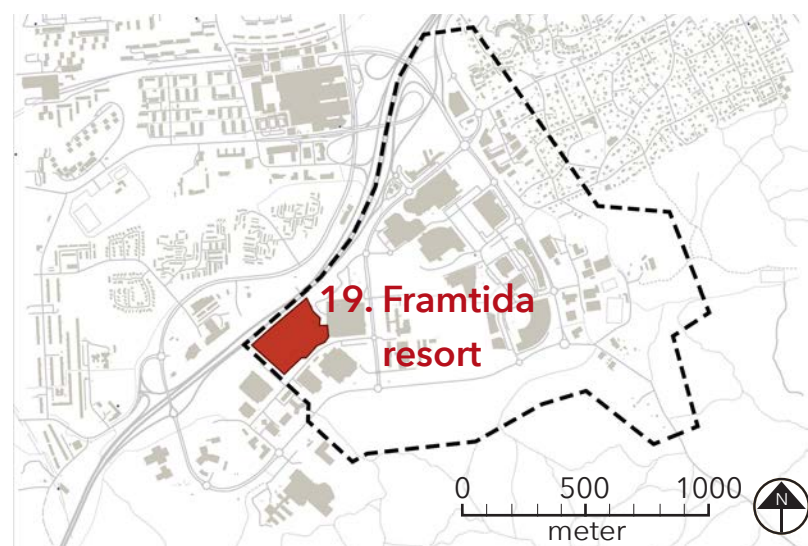
Figur 49.

Sporthuben utgörs av området kring Segeltorps IF och Gömmargårdens Ridsällskap. Här finns inhägnade **bollplaner** och asfalterade **parkerings** men närmare stallet är intrycket **lumrigare** med mer vegetation bland hagar och ridbanor. Området gränsar i öst mot **naturmark** och i väst mot verksamheterna längs **Elipsvägen**. (se Figur 48-49)

19. Huddinge resort



Tomten för den framtida Huddinge resort (Huddinge kommun 2013b) är idag en mycket **kuperad skogsbeklädd bergsknalle**. Skogen är **blandskog** med mycket tall. Mot området ansluter den nya gång- och cykelbron över till Vårby och Skärholmen (se *Figur 13*, sida 27). En upptrampad **stig** över knallen påvisar att människor genar genom området (se *Figur 50*).



Figur 51. Karta över område 19.

4.4 UTMANINGAR

Utifrån landskapsbeskrivningen har vi formulerat ett antal övergripande utmaningar, funktionsbehov och andra egenskaper som återkommer inom Kungens kurva:

- Storskalighet
- Bildominerat
- Hög hastighet
- Monotona miljöer, låg detaljrikedom
- Statiska miljöer, låg detaljrikedom över tid
- Stora parkeringshav
- Stora upplevda avstånd
- Dålig orienterbarhet
- Avskurna områden
- Bilanpassning och stora vägar som skapar barriärer
- Inga boende i området

Dessa utmaningar liknar i stort de utmaningar som beskrivs i *Program för den offentliga miljön i Kungens kurva* (Huddinge kommun 2016c, s. 8), *Fördjupad översiktsplan Kungens kurva - samrådshandling* (Huddinge 2014, ss. 48-50) och *Handelsurbanitetsskalan* (Strategisk Arkitektur u.å., s. 10), och kan sammanfattas i ett antal teman:

- **Orienterbarhet och storskalighet**
- **Bildominans och höga hastigheter**
- **Bristande detaljrikedom och statiska miljöer**
- **Stora upplevda avstånd**

I planering och gestaltning av centrala Kungens kurva bör dessa utmaningar tas hänsyn till.

4.5 BRUKARPERSPEKTIV

De fotgängare och cyklister som idag vistas i centrala Kungens kurva har ett spektrum av behov. De behov som i detta arbete identifierats är grundade på ovanstående landskapsbeskrivning (se avsnitt 4.3, sida 27-34), nedanstående Lynchinspirerade och Thompsoninspirerade analyser av dagens Kungens kurva (se avsnitt 4.6.2 - 4.6.3, sida 36-37) samt vår egen bedömning av situationen. Det finns ett fåtal stora grupper av brukare: externhandlare, anställda och rekreationsbesökare. På sikt kommer också boende att adderas. Majoriteten av de framtida behoven för boende kommer genom permanenta insatser att tillhandahållas av Huddinge kommun innan första inflytt. Därför har vi främst utgått ifrån externhandlarnas, rekreationsbesökarnas och de anställdas behov:

- Tydliga entreer till området
- Små informella platser för vila
- En central mötesplats
- Upplevt minskade avstånd
- Attraktioner på platser i anslutning till handeln och folkliv
- Gena och attraktiva stråk
- Tydlighet i vad som leder in i området och vad som passerar i utkanten
- Ökad orienterbarhet med tydliga orienteringspunkter
- Möjlighet till nyttjande under den mörkare delen av dygnet

Liksom utmaningarna bör dessa behov tas i beaktning vid planering och gestaltning av centrala Kungens kurva.

4.6 NULÄGESBESKRIVNING

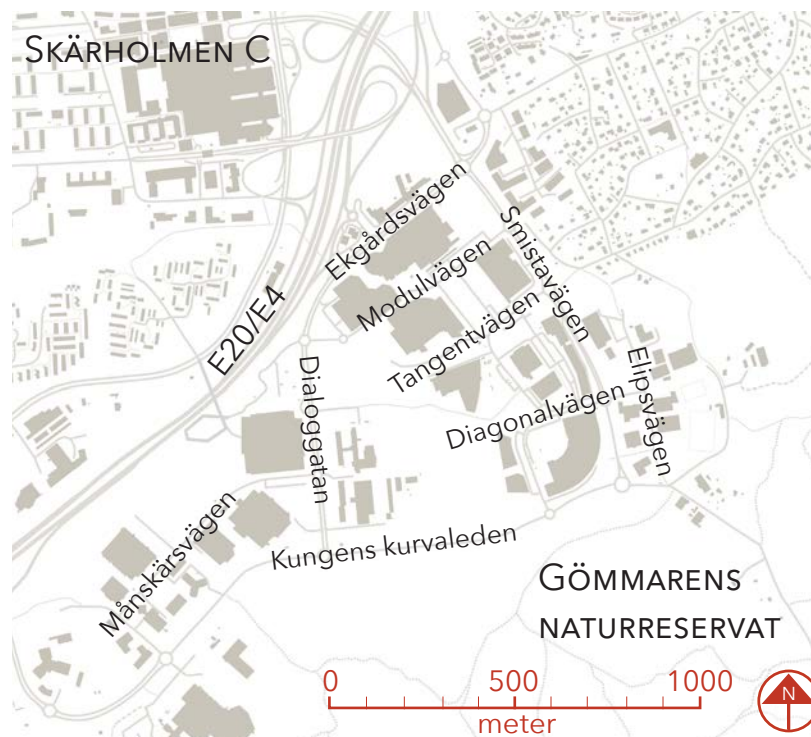
Nulägesbeskrivningen visar dagssituationen utifrån planer och inventering i Kungens kurva. Tillsammans med efterföljande plananalyser i Områdets utveckling (se avsnitt 5.1-5.2, sida 39-47) visas hur Kungens kurva kommer att förändras över tid.

4.6.1 Pågående projekt i Kungens kurva

Figur 52 visar de projekt som pågår i Kungens kurva idag (januari år 2017) och deras ungefärliga utbredning.

Av de två projekt som pågår i Kungens kurva vid tillfället för platsbesök, den 31 januari 2017, är ombyggnationen av motorvägen, Förbifart Stockholm, det som är mest påfallande. Den del som sträcker sig förbi Kungens kurva antas i den här sammanställningen vara klart år 2022 baserat på att tidigast byggstart var 2014 och färdigställandetid uppskattas till minst åtta år (Huddinge kommun 2013a, s. 5). Bygget inklusive bland annat sprängningar, tillsammans med omdragning av trafik skapar höga bullernivåer som ljuder långt in i arbetsområdet.

Samtidigt byggs även en ny påfart för förbifarten vilken inkluderar en ny väg, Videgårdsvägen, som går söderut mot Kungens kurvaleden (Huddinge kommun 2013a, s. 4)(Huddinge kommun 2017c). I och med detta påverkas Månskärsvägen².



Figur 52. Karta över pågående projekt i nuläget, skala 1:15 000.

Figur 5 (för original se sida 15). Karta i skala 1:20 000 över Kungens kurva med närmaste omgivning. Kartan ligger här för att påminna om vägnamn i området, då dessa kommer att hänvisas flitigt till.

²Sara Andersson, områdesstrateg, Huddinge kommun, mejl, 2017-03-01

4.6.2 Fysiska strukturer i Kungens kurva

Figur 53 visar resultatet av en Lynchinspirerad analys baserat på dagens Kungens kurva (januari år 2017). Denna analys behandlar de fysiska strukturerna för fotgängare och cyklister i Kungens kurva, varför bilstråk och andra fysiska strukturer som riktas till bilister ej inkluderats.

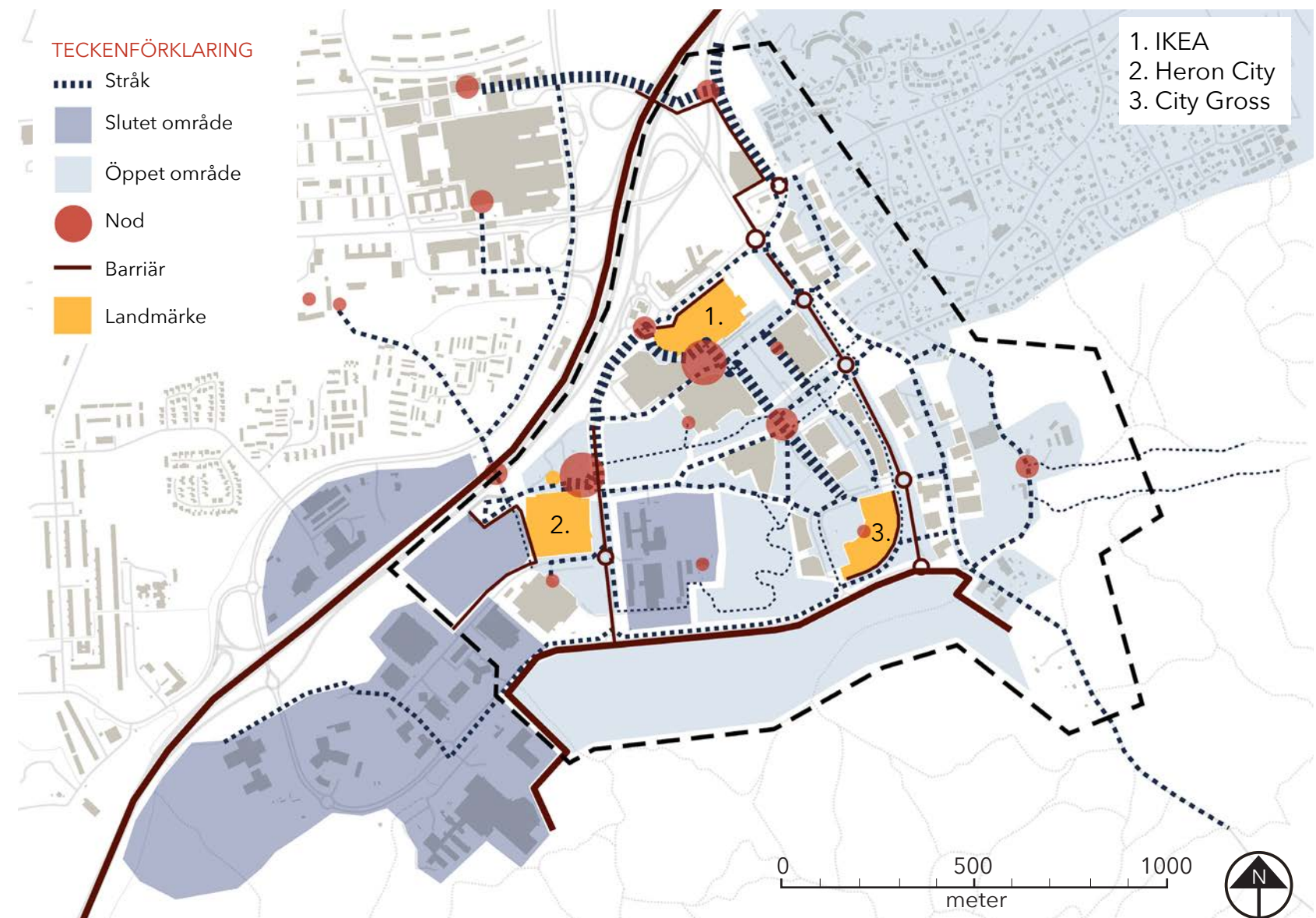
De stora stråken finns främst inom området och leder mellan stora landmärken och noder. I övrigt går stråken främst längs med fasader och trottoarer. Undantagen är stråk som genar över parkeringar och ett promenadstråk inne i det centrala skogsområdet. Det finns även vissa stråk i utkanten som skapar länkar förbi området.

Noderna är belägna vid Kungens kurvas entréer för fotgängare och cyklister, samt vid centrala knytpunkter och viktiga entréer till byggnader. Även sportområdet med stall samt ett hunddagis räknas som noder.

Områdena är uppdelade i två kategorier: öppna och slutna. Öppna områden är enkelt åtkomliga för fotgängare och cyklister. Slutna områden upplevs avskurna eller otillåtna för besökare. De kan också vara fysiskt svårtillgängliga. Områdena avgränsas oftast från varandra av fysiska barriärer som vägar eller staket, men även upplevelsemässiga gränser såsom hushörn eller vidgningar i rumsligheten kan förekomma.

Landmärkena är dominerande byggnader i områdets utkanter samt Heron Citys högt uppstickande entréskylt. De ligger alla i anslutning till noder i området.

Barriärerna är främst större vägar som är svåra att korsa som fotgängare eller cyklist på grund av bristen på övergångsställen och de höga bilhastigheterna. Förbifart Stockholm och Kungens kurvaleden med angränsande slyskog är de starkaste barriärerna. Rondellerna skapar verkliga hinder som fotgängare tvingas gå en omväg runt för att passera. Även knallen vid gång och cykelbron och dess omgivande staket är problematiska. Denna barriär försöker dock passerande fotgängare att överbrygga med en informell stig. Också de största byggnadernas långa slutna fasader mot områdets utsida ses som barriärer då de stoppar rörelsen in i området.



Figur 53. Nulägesbeskrivning av de fysiska strukturerna i Kungens kurva, skala 1:15 000.

4.6.3 Upplevelsevärden i Kungens kurva

Figur 54 visar resultatet av en Thompsoninspirerad analys från Kungens kurva i nuläget (januari år 2017) och kvaliteternas ungefärliga utbredning inom områdesgränsen. Analysen visar de upplevelsevärden som finns idag i Kungens kurva utifrån Thompsons tre värden: biologiska, sociala och estetiska. Utgångspunkten är därmed ett landskapsarkitekturperspektiv.

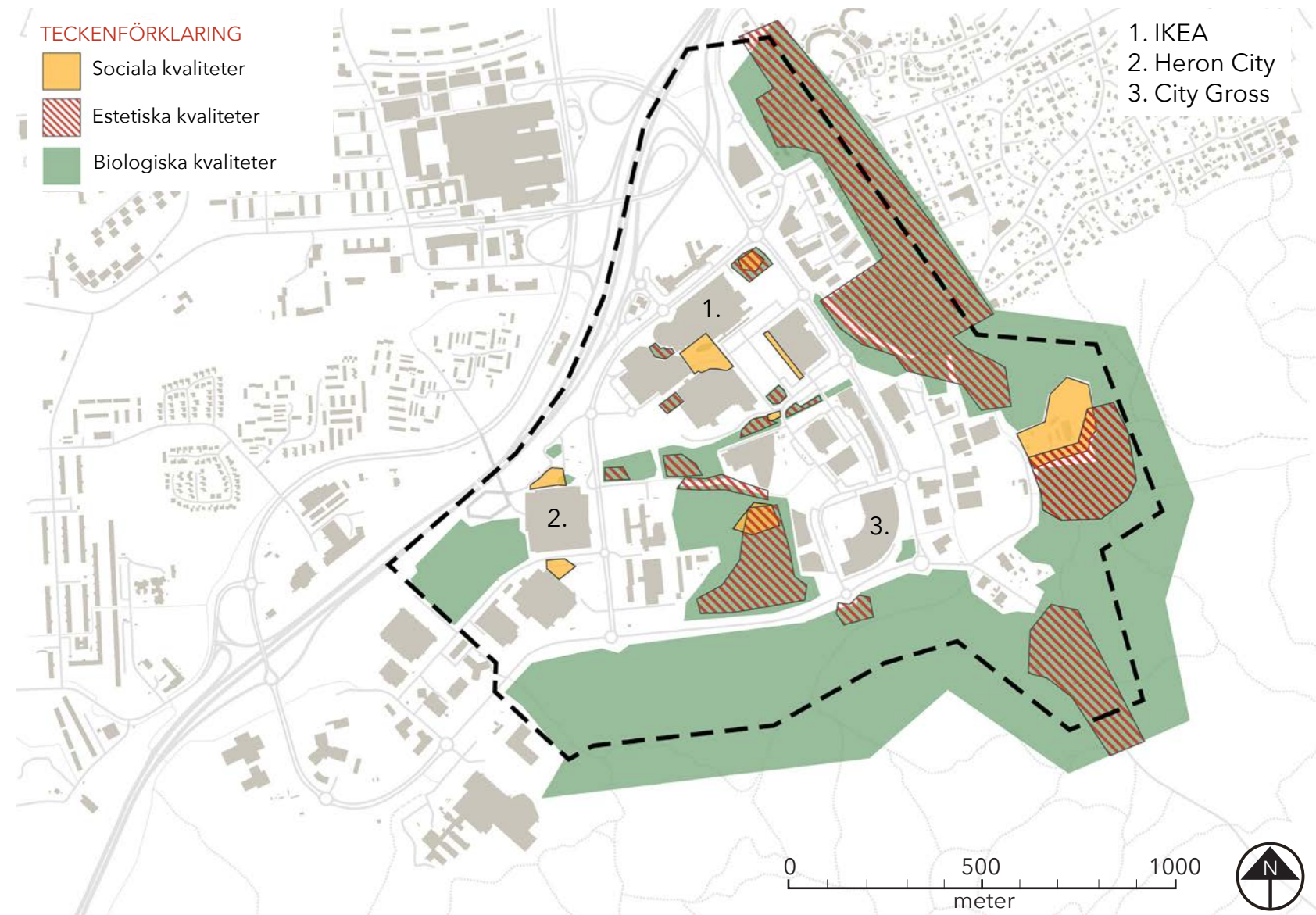
Sociala värden som identifierats sammanfaller till stor del med flera av de identifierade noderna och målpunkterna. Tre av dem är kopplade till konsumtion, dessa är entréplatsen utanför Heron City, entréområdet mellan IKEA och Kungens Kurva Shoppingcenter och längs med fasaden till byggnaden där ICA finns.

Två av de sociala platserna är knutna till fysisk aktivitet, vilka är entrén till aktivitetscentret Bounce och Segeltorps IF inklusive Gömmargårdens ridsällskap i östra delen av Kungens kurva. Här finns möjlighet för människor att umgås genom delade aktiviteter och sammanhang.

Övriga tre platser med sociala värden återfinns tillsammans med biologiska värden. Ekdungen öster om IKEA och platsen i det centrala skogspartiet tycks vara platser där ungdomar hänger, där avskildhet och informella sittmöjligheter är av stor betydelse, medan den lilla platsbildningen vid Tangentvägen snarare är en lugn plats där människor slår sig ner.

Estetiska värden finns bara i kombination med biologiska värden i Kungens kurva då utemiljön kring de storskaliga byggnaderna antingen helt saknar estetiska kvaliteter eller är så störd av fordonstrafik att dessa inte uppfattas.

Biologiska värden. All vegetation och vatten skulle kunna anses ha biologiska värden, men vi har valt att fokusera på vattensamlingar, större grönområden och de bevarandevärda ekdungen vilka är karaktäristiska för Kungens kurva och har pekats ut i *Program för offentlig miljö i Kungens kurva* (Huddinge kommun 2016c, s. 16). Stadsträden och gatuträden som finns i Kungens kurva är av blandad kvalitet varför dessa inte har tagits hänsyn till i områdets större struktur för biologiska kvaliteter. Villaområdet i Kungens kurvas norra del skapar med sina varierade hus och trädgårdar ett område i mänsklig skala med höga både estetiska och biologiska värden.



Figur 54. Nulägesbeskrivning av upplevelsevärden i Kungens kurva, skala 1:15 000.

4.7 IDENTIFIERADE PLATSER OCH STRÅK FÖR TEMPORÄR DESIGN I KUNGENS KURVA I NULÄGET

Figur 55 visar de platser och stråk som redan i nuläget (januari år 2017) potentiellt skulle kunna användas för temporär design. Den visar den grundläggande strukturen för temporär design i Kungens kurva. Utifrån denna struktur kan platser och stråk läggas till eller tas bort över tid beroende på utvecklingen av området. Analysen utgår ifrån en strävan att öka densiteten av människor och gynna platser och stråk inne i området enligt Gehls teorier (Gehl 2010, s. 63-67).

I analysen har vi identifierat var tre långsiktiga permanenta designförslag borde utarbetas. De tre platserna har inte någon tydlig slutpunkt för en temporär design eller någon tydligt planerad åtgärd. Detta är Kungens kurvas tre främsta entréer för fotgängare och cyklister. Utöver att identifiera dessa platser har vi inte arbetat vidare med dem.

4.7.1 Temporär struktur i Kungens kurva

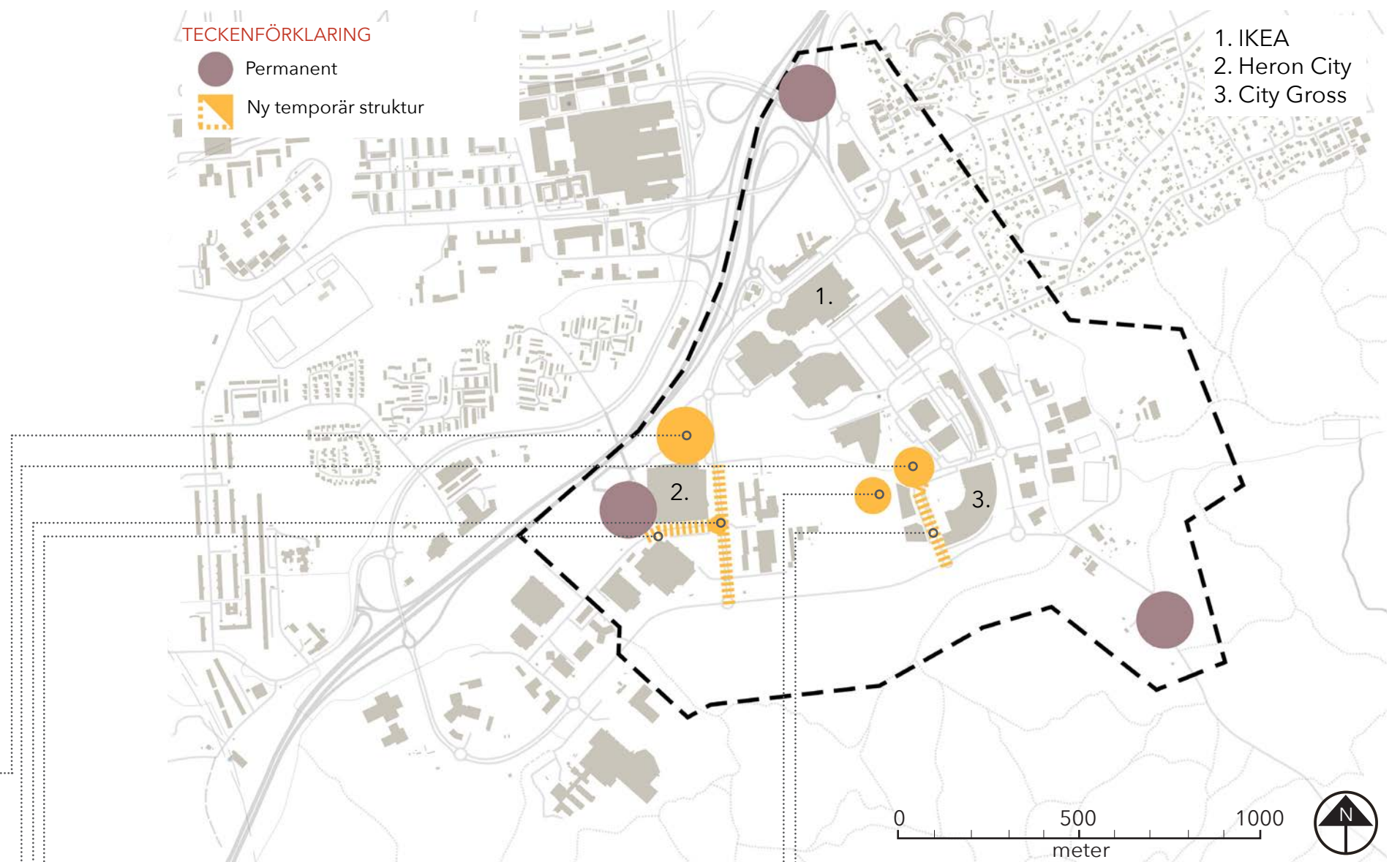
De platser och stråk för temporär design som sammanfattas i det här avsnittet bildar tillsammans en möjlig struktur för temporär design i Kungens kurva i nuläget.

Den första platsen är det framtida hållplatsläget för spårväg syd i kombination med entréplatsen utanför Heron City. Heron City kan ses som en förlängning av det torg som kommer tillkomma i korsningen Tangentvägen-Dialoggatan (Huddinge kommun 2016c, s. 54). Här menar vi att det finns en möjlighet att redan nu stärka platsen som social knutpunkt och öka dess nuvarande estetiska kvaliteter.

Parkeringen vid Citygross ligger centralt i området och har goda möjligheter att genom temporära designförslag bidra till att knyta samman Kungens kurva och locka människor in i området.

Krönet på kullen där Dialoggatan går är en plats viktig för att koppla samman Kungens kurva söderut. Här bryts siktlinjen längs Dialoggatan och ett temporärt inslag skulle här kunna ge en visuell koppling.

En temporär design längs Månskärsvägen är beroende av att den nya gång- och cykelbron i förlängning ansluts till Månskärsvägen över tomten för den framtida resorten. Om



Figur 55. Möjliga platser och stråk för temporär design i Kungens kurva i nuläget, skala 1:15 000.

så görs kan temporära designförslag bidra till att binda ihop gång- och cykelbron med den framtida fickparken (Huddinge kommun 2016c, ss. 42, 46) och med Dialoggatans krön.

Skogen har en viktig funktion i att aktivera det område som kommer att omvandlas till bostadsområde. Här finns det möjlighet att tjuvstarta sociala och estetiska kvaliteter i samspel med platsens befintliga biologiska värden.

Dialoggatan och Diagonalvägen leder båda ner till Gömmarens naturreservat och genom att stärka dessa stråk möjliggörs det för människor att hitta ner till naturreservatet redan innan de formella entréerna (Huddinge kommun 2016c, s. 46) har tillkommit.

Områdets utveckling

Här beskrivs hur Kungens kurva planeras att utvecklas över tid och hur detta förändrar upplevelsen av området (studerat utifrån Lynch och Thompsons kategorier). Detta har i sin tur lett fram till identifieringen av en potentiell struktur för temporära landskapsarkitektoniska designförslag från år 2017 och framåt.

5.1 ANTAGANDEN FÖR OMRÅDETS UTVECKLING ÖVER TID

Allmänna antaganden som vi har gjort i samband med analyserna är:

- Stråk försvagas under ombyggnation och intilliggande stråk förstärks tillfälligt
- Platser försvagas under ombyggnation
- Stråk och platser förlorar sina upplevelsemässiga värden under byggnationen (med undantag för biologiska värden såvida dessa inte byggs bort)
- Efter byggnationens avslutande stärks stråk eller platser om inte förutsättningarna runtom har förändrats. Förändrade förutsättningar kan leda både till att platser och stråk stärks ytterligare eller att de försvagas.
- Stråk som under byggperioden går längs med byggstängsel har en osäker sträckning, varför vi har utgått ifrån fastighetsgränser
- Även om ett stråk stärks, vilket *kan* innebära ökat underlag för sociala interaktioner, så tillkommer inget landskapsarkitektoniskt socialt värde i våra analyser, om inte sociala egenskaper förmedlas i planen.
- Egenskaper som beskrivs i planer och visioner antas tillkomma

Utöver detta är informationen till analysernas respektive nulägesbeskrivning i föregående kapitel även gällande i detta avsnitt (se avsnitt 4.6 - 4.7, sida 35-38).

5.2 LÄSANVISNING OCH UTVECKLINGSKARTOR

På efterföljande sidor redovisas förändringarna i analysen under respektive år. Om läsaren vill se hur områdets strukturer såg ut från början syns detta i föregående kapitel. Avslutningsvis visas framtidsvisionen för Kungens kurva och hur dess strukturer skulle se ut.

Kartorna utgår ifrån de projekt som ska ske under år 2017-2022 samt år 2026 och Framtiden. Kartorna för år 2017 skiljer sig från kartorna Nuläge (januari år 2017) genom att de visar vad som kommer att ske under hela året, medan Nulägeskartorna är en dagslägesanalys. Kartorna för år 2026 visar allt som kan förväntas ha förändrats från år 2022 fram till, och under, år 2026. Framtiden visar allt som planeras efter år 2026.

Samtliga kartor visas i skala 1:30 000 i detta avsnitt. Underlag som används i samtliga kartor är från januari år 2017, då byggnader och vägars exakta framtida utformning i många fall är osäker. Analysernas utbredning begränsas av arbetsområdesgränsen.

De fyra kartorna, som finns på varje sida, visar:

1. Hur förändras området, vad tillkommer och vad försvinner, vad förstärks eller försvagas?
2. Hur påverkar detta de identifierade platserna och stråken för temporär design av förändringarna?

Projekt visar stadsbilden och pågående projekt i området för respektive år utifrån planer och visioner för Kungens kurva, kommunicerade av Huddinge kommun.

Fysiska strukturer visar hur de fysiska strukturerna i Kungens kurva förändras varje år utifrån en Lynchinspirerad analys som grundas på den skiftande stadsbilden.

Upplevelsevärden visar de upplevelsevärden som förändras i centrala Kungens kurva respektive år utifrån Thompsons värden: biologiska, sociala och estetiska. Utgångspunkten är ett landskapsarkitekturperspektiv.

Temporär struktur visar de platser och stråk som potentiellt skulle kunna användas för temporär design i Kungens kurva respektive år. Stråk i områdets kanter har aktivt valts bort.

PROJEKT



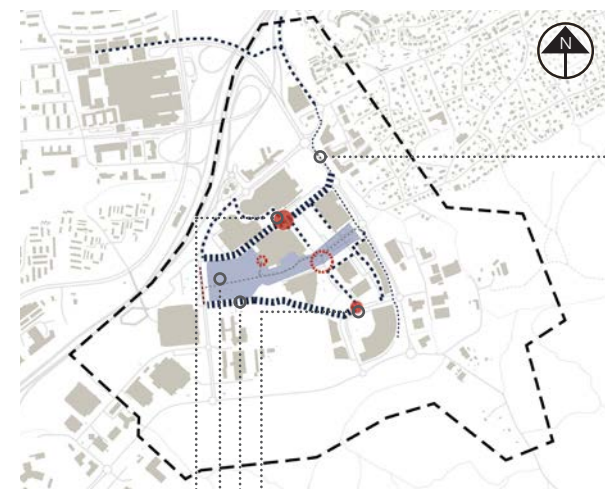
Figur 56.

En första del av vad som kallas *Orangea stråket*, vilket idag utgörs av en serie orangea bänkar och papperskorgar, rustas upp och kompletteras med skyltning och konstnärliga inslag (Huddinge kommun 2016c, s. 44). Samma sträckning utformas för att bli del i ett regionalt cykelstråk som kommer gå längs Smistavägen i nordsydlig riktning ³.

Ombyggnationen av Tangentvägen och dess förlängning ut mot Dialoggatan påbörjas. Visionen är att skapa ett urbant grönt stråk med en inorporerad dagvattenhantering och två torg, ett i anslutning till Dialoggatan och ett mindre i korsningen till den nuvarande Tangentvägens sydliga sträckning. Därutöver tillkommer även två dagvattendammar på varsin sida om vägen varav en ligger i anslutning till torget vid Dialoggatan. Den andra placeras något längre österut och kompletteras med en fickpark. (Huddinge kommun 2016a) (Huddinge kommun 2016c, s. 54)

Kungens Kurva Shoppingcenter förlängs västerut för att först provisoriskt inrymma IKEA och därefter fyllas med butiker ⁴.

FYSISKA STRUKTURER



Figur 57.

På grund av byggnationerna av *Orangea stråket* vid Kungens kurvas norra entré antas att vissa hinder kommer tillkomma och att stråket försvagas under tiden det byggs.

Den nod som sedan tidigare ligger på Tangentvägen försvagas och flyttas söderut till den nya knutpunkten för stråken.

De stråk som går längs gångvägen från Heron City till Citygross stärks.

I och med att Tangentvägen, IKEA och Kungens Kurva Shoppingcenter börjar byggas ut antas att byggområdet blir onåbart för allmänheten. På grund av detta ändras de stråk och noder som ligger i anslutning till eller går genom det nya distriktet. Stråk som går genom distriktet bryts och försvagas.

Det stråk som passerar IKEAs huvudentré och Kungens Kurva Shoppingcenters numera enda entré kommer att stärkas och bli det nya huvudstråket genom området ner till Heron City. Noden utanför IKEA stärks.

I samband med att Tangentvägen byggs om och förlängs västerut är kvaliteter i dess omgivning inte längre nåbara och anses därför försvinna under denna tidsperiod.

Ekdungen intill Kungens kurva Shoppingcentrum förlorar sina värden när den byggs bort.

UPPLELSEVÄRDEN



Figur 58.

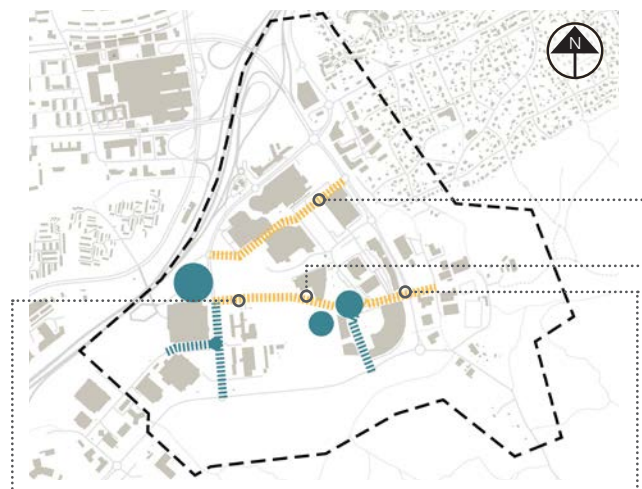
Rörelse genom området i öst-västlig riktning kommer i framtiden att gynnas längs Tangentvägen, vilket vi bedömda bör uppmuntras redan under år 2017 då vägen kommer att bli en viktig del i Kungens kurvas framtida struktur.

Diagonalvägens sträckning österut är en möjlighet att överbrygga den barriär som Smistavägen utgör samt stärka kopplingen till idrottshuben.

Stråket (se sida 29) är en viktig del i att stärka den öst-västliga kopplingen i Kungens kurva och att öka orienterbarheten. Sträckningen går längs det framtida bostadsområdets norra gräns och spelar därför en viktig del i att redan nu leda människor till denna del av Kungens kurva.

Temporära inslag längs Modulvägen är aktuella när Tangentvägen byggs om eftersom detta stråk blir viktigare och idag saknar tydlighet i hur fotgängare och cyklister ska röra sig. Det temporära designförslaget kan underlätta under byggnationsperioden men det anses inte att det temporära här har någon stark koppling till framtida strukturer i området.

TEMPORÄR STRUKTUR



Figur 59.

Teckenförklaring

PROJEKT	FYSISKA STRUKTURER	UPPLELSEVÄRDEN	TEMPORÄR STRUKTUR
Naturreservat	Stråk	Sociala kvaliteter	Ny temporär struktur
Projekt som påbörjas	Slutet område	Estetiska kvaliteter	Fortsättande temporär struktur
Projekt som pågår	Öppet område	Biologiska kvaliteter	Försvinnande
Projekt som avslutas	Nod	Sociala som försvinner	
Avslutade projekt	Barriär	Estetiska som försvinner	
	Landmärke	Biologiska som försvinner	
	Stråk som försvinner		
	Nod som försvinner		

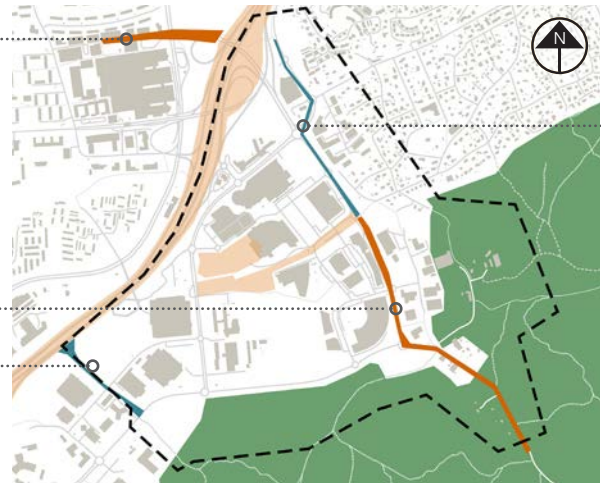
2017

³Fanny Boberg, landskapsarkitekt, Huddinge kommun, mejl, 2017-03-07

⁴Henrik Nordström, planarkitekt, Huddinge kommun, mejl, 2017-02-15

PROJEKT

0 500 1000
meter



Figur 60.

Det Orangea stråket färdigställs ⁵ (Huddinge kommun 2016c, s. 25).

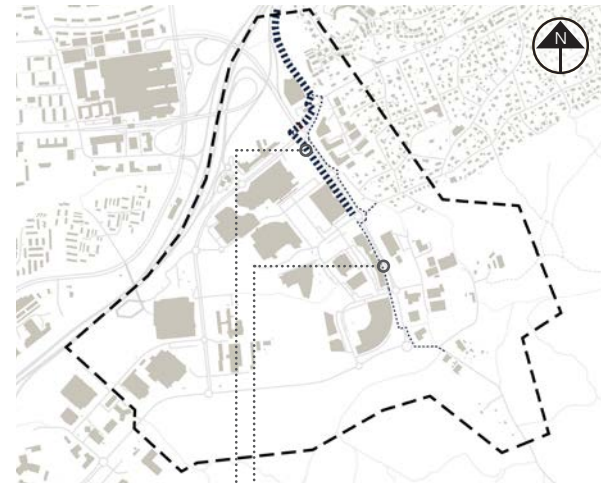
Byggnationen av Videgårdsvägen avslutas ⁶.

Fortsättningen på det regionala cykelstråket börjar byggas längs Smistavägen och vidare söderut genom Gömmarens naturreservat ⁷ (Huddinge kommun 2016c, s. 25).

Utanför arbetsområdesgränsen, på andra sidan byggnationen av Förbifart Stockholm, rustar Stockholm stad upp ett gång- och cykelstråk från Skärholmens centrum österut mot Kungens kurvas norra entré ⁸. Denna koppling mot Skärholmens centrum förblir svag under byggnationstiden.

FYSISKA STRUKTURER

0 500 1000
meter



Figur 61.

Stråket i fortsättningen på det regionala cykelstråket, från korsningen mot Tangentvägen söderut längs Smistavägen, försvagas under byggnationstiden.

Då den norra delen av regionala cykelstråket och Orangea stråket färdigställs förväntas denna del att återigen att stärkas. Stråket parallellt på andra sidan Smistavägen försvagas.

När första delen av Orangea stråket är färdigställt tillkommer upplevelsemässiga estetiska värden längs sträckan.

UPPLEVELSEVÄRDEN

0 500 1000
meter

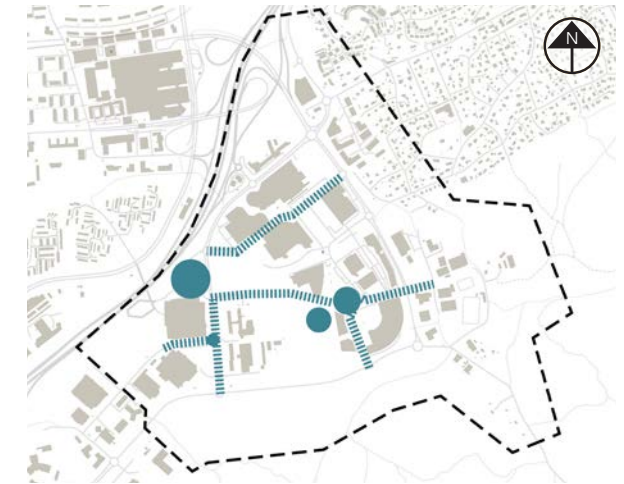


Figur 62.

År 2018 förändras inte den temporära strukturen i jämförelse med år 2017. Alla tidigare identifierade platser och stråk är fortfarande aktuella att arbeta med och därför bör eventuell temporär design finnas kvar men utformningen kan förändras efter behov.

TEMPORÄR STRUKTUR

0 500 1000
meter



Figur 63.

2018

⁵Fanny Boberg, landskapsarkitekt, Huddinge kommun, mejl, 2017-03-07

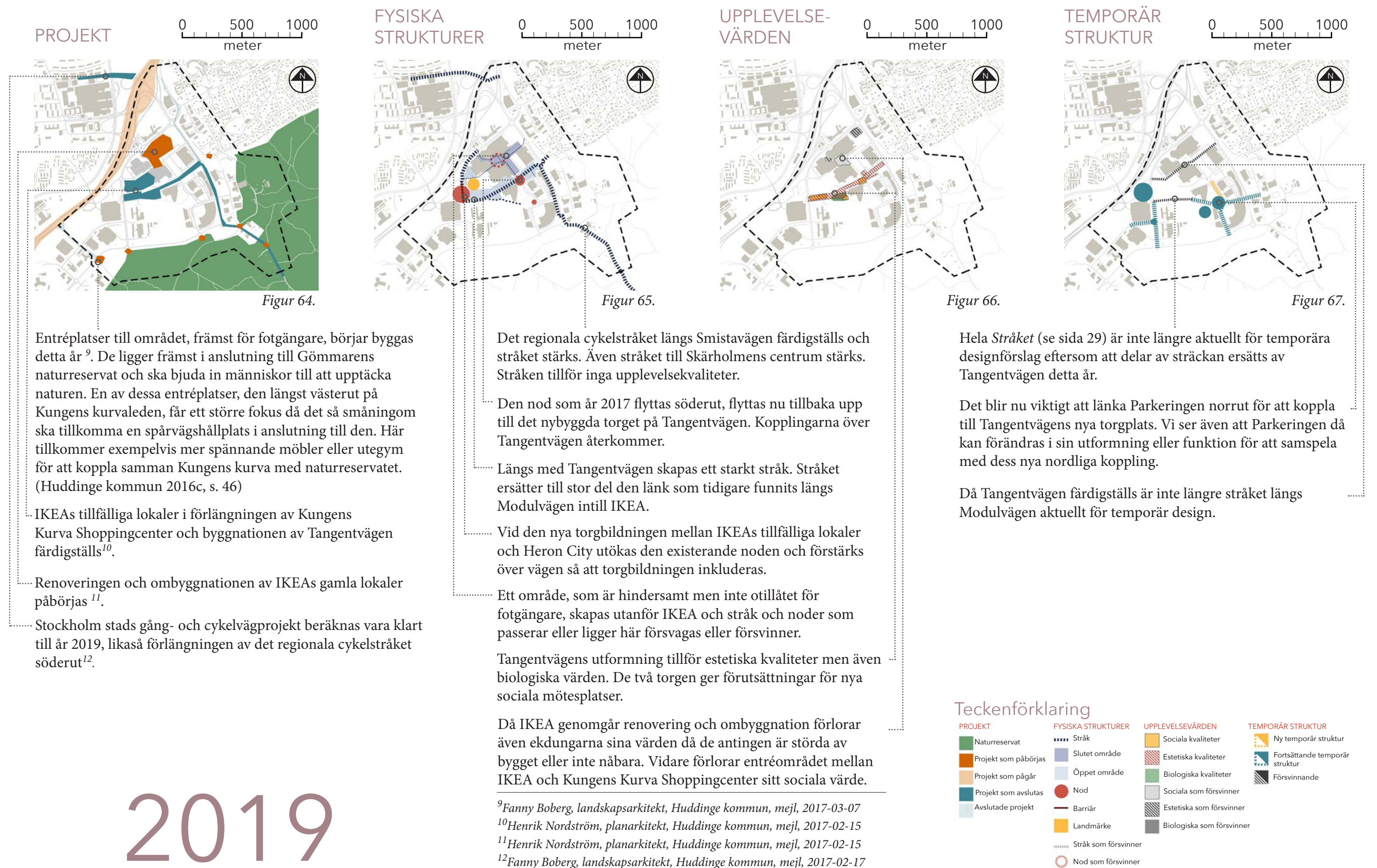
⁶Sara Andersson, områdesstrateg, Huddinge kommun, mejl, 2017-03-01

⁷Fanny Boberg, landskapsarkitekt, Huddinge kommun, mejl, 2017-03-07

⁸Fanny Boberg, landskapsarkitekt, Huddinge kommun, mejl, 2017-02-17

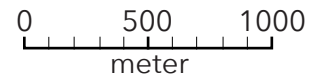
Teckenförklaring

PROJEKT	FYSISKA STRUKTURER	UPPLEVELSEVÄRDEN	TEMPORÄR STRUKTUR
Naturreservat	Stråk	Sociala kvaliteter	Ny temporär struktur
Projekt som påbörjas	Slutet område	Estetiska kvaliteter	Fortsättande temporär struktur
Projekt som pågår	Öppet område	Biologiska kvaliteter	Försvinnande
Projekt som avslutas	Nod	Sociala som försvinner	
Avslutade projekt	Barriär	Estetiska som försvinner	
	Landmärke	Biologiska som försvinner	
	Stråk som försvinner		
	Nod som försvinner		



2019

PROJEKT



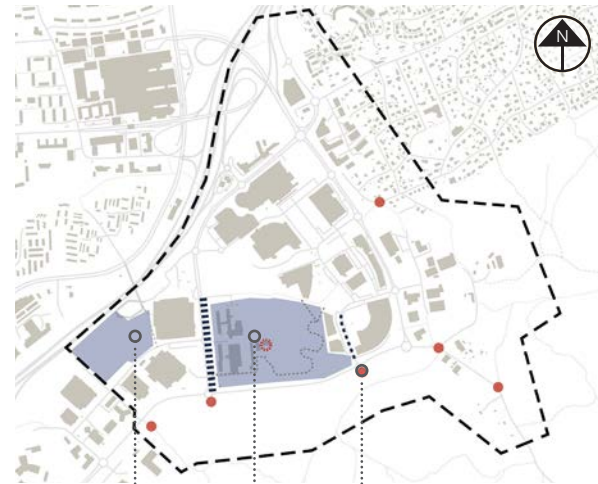
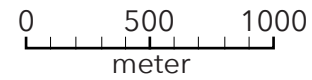
Figur 68.

Arbetet med entréerna till naturreservatet blir klart detta år ¹³.

Det nya centrala bostadsområdet i Kungens kurva påbörjas. Det är KF-bostäder som är ansvariga och en första inflytt är beräknad till år 2022 ¹⁴. Det nya området ska på sikt inrymma 4200 bostäder och ledord som "genomarbetad parkstruktur", "underjordiska garage" och "dagvattenhantering" ger en tydligt urban riktning på områdets framtida karaktär. Även bostadsområdets naturnära läge och koppling till naturreservatet lyfts fram liksom funktioner som förskolor och grundskola. (Huddinge kommun 2017a)

Huddinge Resort (Huddinge kommun 2013b), är en fastighet vars detaljplan har hamnat i något av ett limbo då finansiering för projektet idag saknas. Tidigast byggstart förväntas vara år 2020. I samband med byggnation av Huddinge resort planerar Huddinge kommun att anlägga en gång- och cykelväg i en förlängning av gångbron ned mot Månskärsvägen. Huddinge kommun undersöker våren år 2017 om gång- och cykelvägen ska byggas tidigare ¹⁵. Gång- och cykelvägen innefattas av samma detaljplan som den redan färdigställda gång- och cykelbron (Huddinge kommun 2014a, ss. 1-4).

FYSISKA STRUKTURER



Figur 69.

Då nya entréer till naturreservatet byggs klart detta år skapas eller förstärkas nya noder och stråk till dessa.

Bostäder börjar byggas i *Gamla Ericsson* (se sida 29) och *Skogen* (se sida 31), varför de stråk och platsbildningar som finns inom de två distrikten försvinner. Den nod som hunddagiset är tidigare år försvinner också.

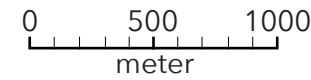
Då *Huddinge resort* (se sida 34) nu kan börja bebyggas försvinner den stig som tidigare gått över knallen.

Entréerna till Gömmarens naturreservat blir platsbildningar och sociala mötesplatser.

När *Huddinge resort* bebyggs försvinner även områdets biologiska värden.

Skogen och dess värden är längre vara nåbara då KF-fastigheter inleder byggnation. Som redan nämnts är planprogrammet för bostadsområdet ännu inte utarbetat men hela området antas vara onåbart från byggstart.

UPPLELSEVÄRDEN

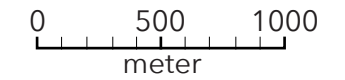


Figur 70.

Då KFs bostäder börjar byggas i *Skogen* försvinner möjligheten till att använda sig av temporär design i detta område.

I övrigt kvarstår de identifierade platserna från tidigare år.

TEMPORÄR STRUKTUR



Figur 71.

Teckenförklaring

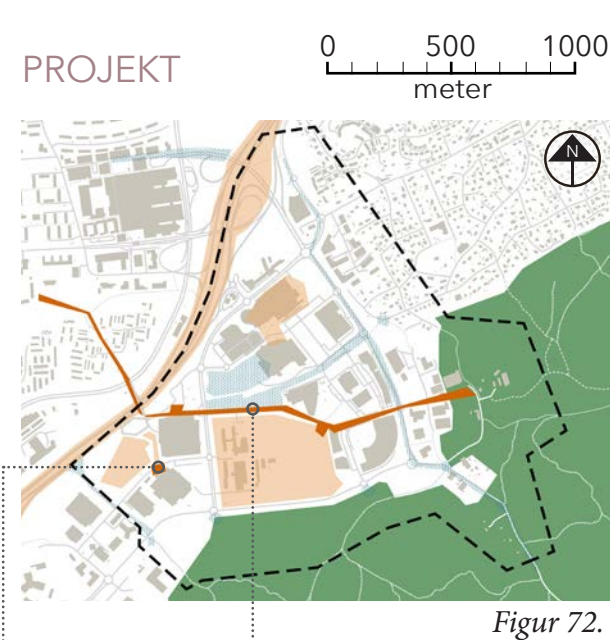
PROJEKT	FYSISKA STRUKTURER	UPPLELSEVÄRDEN	TEMPORÄR STRUKTUR
Naturreservat	Stråk	Sociala kvaliteter	Ny temporär struktur
Projekt som påbörjas	Slutet område	Estetiska kvaliteter	Fortsättande temporär struktur
Projekt som pågår	Öppet område	Biologiska kvaliteter	Försvinnande
Projekt som avslutas	Nod	Sociala som försvinner	
Avslutade projekt	Barriär	Estetiska som försvinner	
	Landmärke	Biologiska som försvinner	
	Stråk som försvinner		
	Nod som försvinner		

2020

¹³Fanny Boberg, landskapsarkitekt, Huddinge kommun, mejl, 2017-02-17

¹⁴Sara Andersson, områdesstrateg, Huddinge kommun, mejl, 2017-03-01

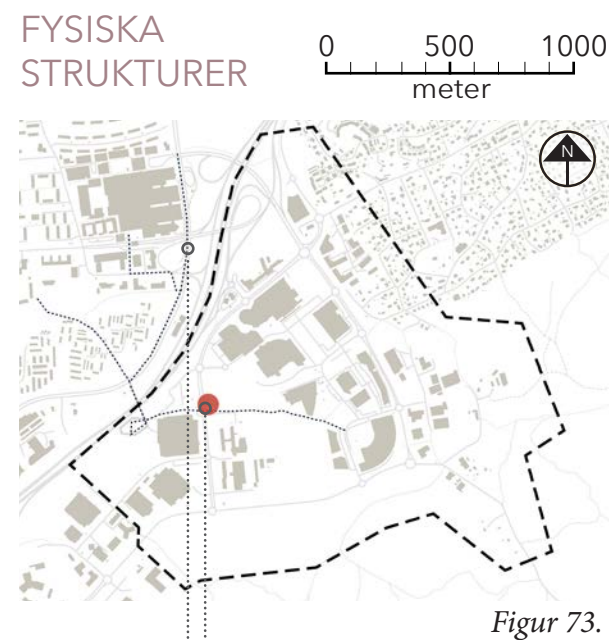
¹⁵Sara Andersson, områdesstrateg, Huddinge kommun, möte, 2017-01-31



Ett aktivitetsstråk, *Röda stråket*, anläggs för att knyta ihop aktivitetsplatser i Skärholmen och Kungens kurva. Det sträcker sig från *Sporthuben* (se sida 33) i Kungens kurvas östra del och vidare genom områdets centrala delar. Där anläggs en ny äventyrslek i anslutning till *Skogen*. Vid Heron City integreras lekplatsen i stråket och stråkets sträckning fortsätter vidare över den nya gång- och cykelbron till Västerholmsparken i Skärholmen. *Röda stråket* planeras ha inslag av lekbar konst och mönster i markmaterialet och det kommer att binda ihop platser och tillföra nya samtidigt som det ökar orienterbarheten i området Kungens kurva. (Huddinge kommun 2016c, ss. 42, 46)

Delar av det *Röda stråket* inarbetas troligen i planprogrammet för det nya bostadsområdet, vilket gör att vissa delar kan komma att anläggas tidigare eller senare beroende på planprogrammet ^{16, 17}.

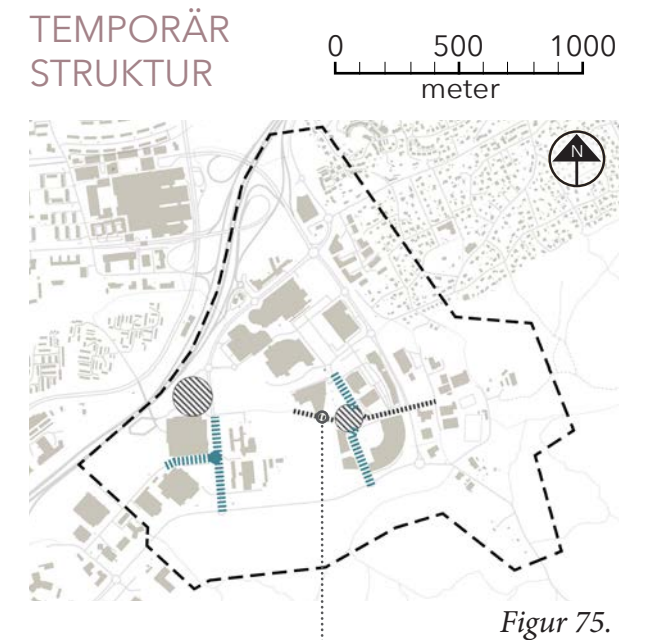
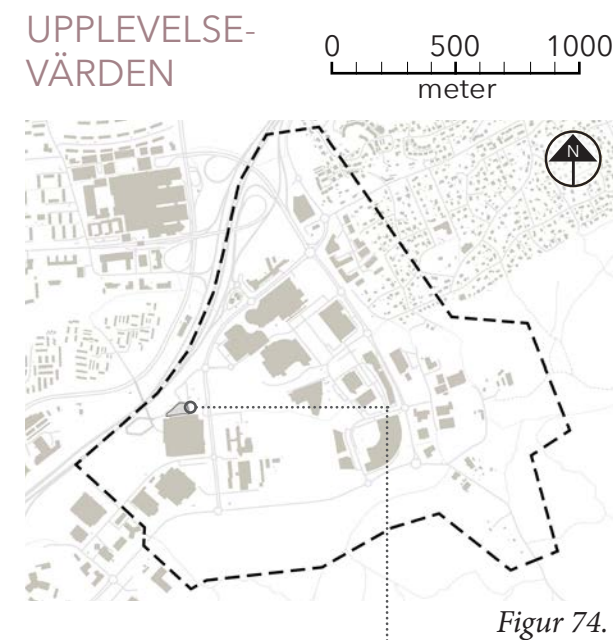
En fickpark anläggs detta år i anslutning till Månskärsvägen (Huddinge kommun 2016c, ss. 42, 46).



Då *Röda stråket* börja byggas försvagas stråk som går i sträckningen under byggnationstiden. Likaså försvagas den nod som finns utanför Heron City då vi antagit att ett inkorporerande av lekplatsen i *Röda stråket* innebär att lekplatsen i viss utsträckning byggs om. Noden förskjuts så att den främst innefattar torget på andra sidan vägen, där folk kan tänkas välja att uppehålla sig istället för på byggplatsen.

Stråk från Skärholmens centrum över gång- och cykelbron försvagas tillfälligt. Vi har antagit att eftersom gångvägen till bron byggs om vid Heron city och bron blir svårare att nå kommer besökare under byggnationsperioden att föredra andra vägar.

År 2021 påverkar de flesta förändringar inte de biologiska, estetiska eller sociala värdena. Undantaget är när *Röda stråket* byggs om och lekplatsen utanför Heron City inkorporeras i detta, då lekplatsens sociala värde upphör under ombyggnationen.



Röda stråket börjar byggas och de sista potentiella platser som finns längs *Stråket* är inte längre aktuella. Platsbildningen framför Heron City och stråket mot *Sporthuben* upphör att vara potentiella platser för temporär arkitektur.

Teckenförklaring

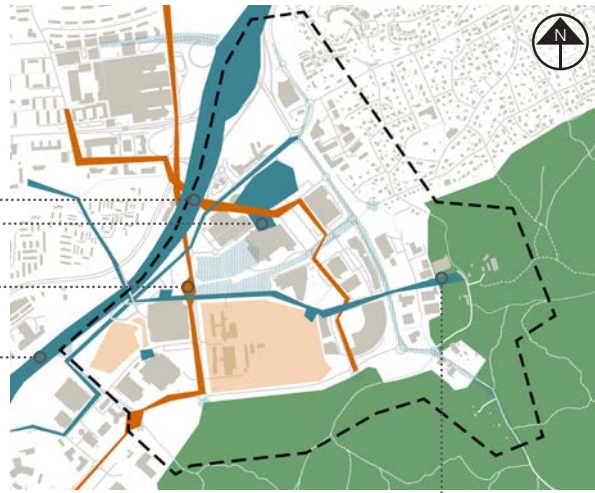
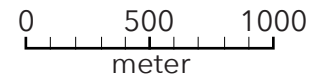
PROJEKT	FYSISKA STRUKTURER	UPPLEVELSEVÄRDEN	TEMPORÄR STRUKTUR
Naturresevat	Stråk	Sociala kvaliteter	Ny temporär struktur
Projekt som påbörjas	Slutet område	Estetiska kvaliteter	Fortsättande temporär struktur
Projekt som pågår	Öppet område	Biologiska kvaliteter	Försvinnande
Projekt som avslutas	Nod	Sociala som försvinner	
Avslutade projekt	Barriär	Estetiska som försvinner	
	Landmärke	Biologiska som försvinner	
	Stråk som försvinner		
	Nod som försvinner		

2021

¹⁶Fanny Boberg, landskapsarkitekt, Huddinge kommun, mejl, 2017-02-17

¹⁷Sara Andersson, områdesstrateg, Huddinge kommun, mejl, 2017-03-01

PROJEKT



Figur 76.

Röda stråket blir klart detta år, samt fickparken intill Månskärsvägen ¹⁸.

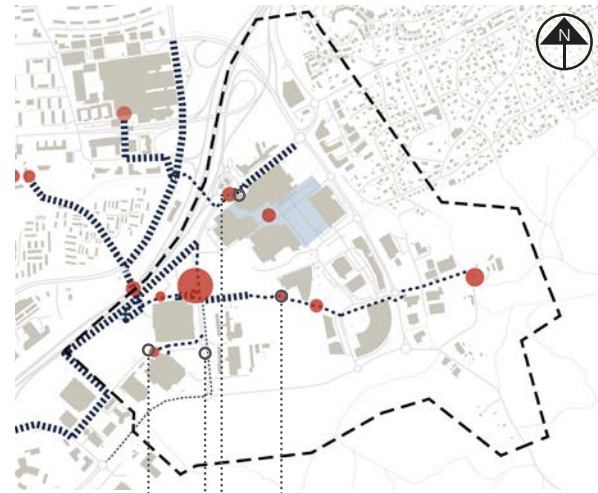
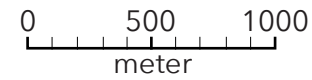
Förbifart Stockholm färdigställs och det regionala cykelstråk som sträcker sig bitvis intill förbifarten anläggs eller förstärks. (Huddinge kommun 2013a, s. 37)

Den första etappen av projektet Spårväg Syd antas påbörjas detta år, baserat på planens färdigställandeår, år 2026 (Stockholms Läns Landsting 2017), och en byggperiod på fyra år (Stockholms Läns Landsting 2015, s. 10).

Ombyggnationen av IKEA bör vara klar. Detta är grundat på att genomförandetiden för områdets detaljplan är fem år med start år 2017 (Huddinge kommun 2016b, s. 3).

Då IKEA är färdigt och flyttar in i sina ombyggda lokaler och gångtunneln under Förbifart Stockholm öppnar blir det aktuellt att starta byggnation av *Orangea stråkets* andra del. Gångtunneln kommer att bli en del i *Orangea stråket* och får en ny estetisk utformning. (Huddinge kommun 2016c, ss. 42, 44, 45)

FYSISKA STRUKTURER



Figur 77.

Då Röda stråket nu är färdigbyggt stärks både stråket och dess noder igen. Nya noder tillkommer vid parker och platsbildningar. Stråket förlängs förbi Citygross ut till *Sporthuben* i öster. Detta stråk förstärker också kopplingarna till Skärholmen

Stråket längs Ekgårdsvägen stärks eftersom att IKEA färdigställs men rörelsen längs Modulvägen är delvis hindrad. Entréområdet mellan IKEA och Kungens Kurva Shoppingcenter börjar fungera som en svag nod.

Spårväg syd börjar byggas och försvagar stråket längs Dialoggatan och Kungens kurvaleden.

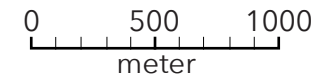
Den nya fickparken skapar en nod *framför Bounce* (se sida 29).

Röda stråket bidrar med både estetiska och sociala värden längs sin sträckning. Fickparken vid Månskärsvägen tillför alla tre upplevelsevärden.

Då den del av Förbifart Stockholm vilken passerar Kungens kurva avslutas påverkas hela området positivt. Däremot antas förbifarten inte generera några platsspecifika biologiska, estetiska eller sociala värden.

Ombyggnationen av IKEAvaruhuset innebär att de estetiska värdena återkommer till tidigare onåbara ekdungarna. Den norra ekdungens sociala kvaliteter återkommer troligtvis inte efter varuhusets renovering då platsen inte längre kommer att ligga skyddat och avskilt.

UPPLELSEVÄRDEN



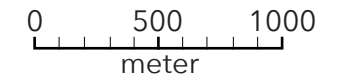
Figur 78.

Då spårväg syd byggs längs Dialoggatan försvinner den temporära strukturen längs gatan och längs Månskärsvägen.

Nu förändras behoven i samband med att de första boende i Kungens kurva flyttar in. Temporära designförslag bör nu tas fram i samarbete med de boende och fokusera på hur bostadsområdet kan kopplas till omgivningen för att det inte ska bildas en avskild enklav. Den upplevda södra gränsen hos Kungens kurva kan genom temporära designförslag förflyttas ännu längre söderut genom att överbrygga Kungens kurvaledens barriäreffekt och utnyttja de delar av naturreservatet som på sikt planeras att bebyggas (Huddinge kommun 2010, s. 39).

Under byggnationen av andra delen av *Orangea stråket* försvinner de potentiella platser och stråk för temporär design som funnits längs denna sträckning.

TEMPORÄR STRUKTUR



Figur 79.

Teckenförklaring

PROJEKT	FYSISKA STRUKTURER	UPPLELSEVÄRDEN	TEMPORÄR STRUKTUR
Naturreservat	Stråk	Sociala kvaliteter	Ny temporär struktur
Projekt som påbörjas	Slutet område	Estetiska kvaliteter	Försattande temporär struktur
Projekt som pågår	Öppet område	Biologiska kvaliteter	Försvinnande
Projekt som avslutas	Nod	Sociala som försvinner	
Avslutade projekt	Barriär	Estetiska som försvinner	
	Landmärke	Biologiska som försvinner	
	Stråk som försvinner		
	Nod som försvinner		

2022

¹⁸Fanny Boberg, landskapsarkitekt, Huddinge kommun, mejl, 2017-02-17

PROJEKT



Figur 80.

När vi gör ett hopp i tid framåt till år 2026 är i princip alla de projekt som var igång år 2022 färdigställda. Det projekt som troligen fortfarande pågår är byggnationen av KF-bostäders bostadsområde²¹.

År 2017 planerar Huddinge kommun att sätta igång en process vars syfte är att flytta gränsen för Gömmarens naturreservat genom att utöka reservatet på annat håll (Huddinge kommun 2010, s. 39)¹⁹. Hur lång tid det kan tänkas ta är osäkert varför vi har gjort ett antagande att gränsen är flyttad till år 2026 men att byggnation av de nya kvarteren ännu inte har påbörjats.

Även Huddinge Resort är färdigställd, om byggnation påbörjades år 2020, och har troligen stått färdigt tidigare än år 2026²⁰.

Spårväg syd blir klart detta år (Stockholms Läns Landsting 2017).

FYSISKA STRUKTURER



Figur 81.

Då det *Orangea stråket* sedan en tid är färdigbyggt stärks stråket och dess noder återigen ned mot naturreservatet.

Omdragningen av naturreservatets gräns antas inte komma att förändra stråk eller noder.

Då spårväg syd är färdigbyggd stärks stråket längs Dialoggatan och Kungens kurvaleden västerut, och hållplatserna blir starka noder.

Färdigställandet av *Orangea stråket* innebär att tunneln vid IKEA blir en viktig entré in i området.

Byggnationen av *Huddinge resort* antogs detta år vara avslutad och ett nytt starkt stråk leder till Bounce aktivitetscenter och fickparken. Stråket stärker länken från fickparken till Dialoggatan.

När Spårväg syd står klart innebär det att dess hållplatslägen återfår sina kvaliteter och dessutom att de sociala och estetiska kvaliteterna troligen utökas som följd av utformningen av dessa entréplatser.

Andra delen av *Orangea stråket* tillför nya estetiska kvaliteter längs dess sträckning.

UPPLELSEVÄRDEN



Figur 82.

TEMPORÄR STRUKTUR



Figur 83.

Den temporära strukturen är densamma som för år 2022 under hela perioden fram till och med år 2026.

Teckenförklaring

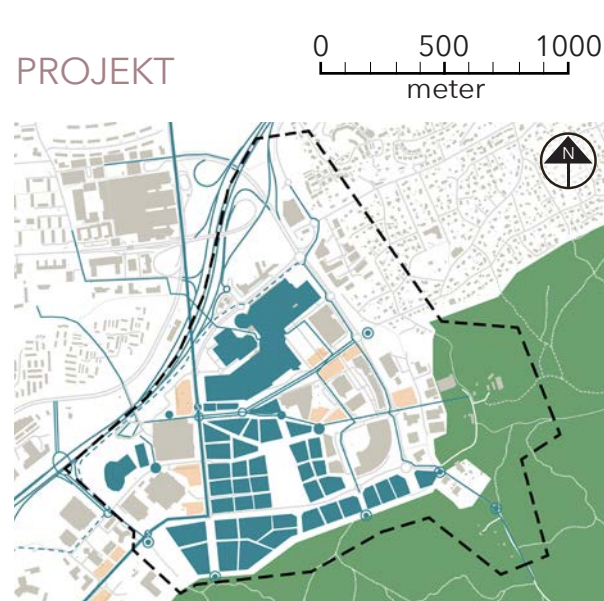
PROJEKT	FYSISKA STRUKTURER	UPPLELSEVÄRDEN	TEMPORÄR STRUKTUR
Naturreservat	Stråk	Sociala kvaliteter	Ny temporär struktur
Projekt som påbörjas	Slutet område	Estetiska kvaliteter	Fortsättande temporär struktur
Projekt som pågår	Öppet område	Biologiska kvaliteter	Försvinnande
Projekt som avslutas	Nod	Sociala som försvinner	
Avslutade projekt	Barriär	Estetiska som försvinner	
	Landmärke	Biologiska som försvinner	
	Stråk som försvinner		
	Nod som försvinner		

2026

¹⁹Sara Andersson, områdesstrateg, Huddinge kommun, möte, 2017-01-31

²⁰Sara Andersson, områdesstrateg, Huddinge kommun, mejl, 2017-03-01

²¹Sara Andersson, områdesstrateg, Huddinge kommun, möte, 2017-01-31

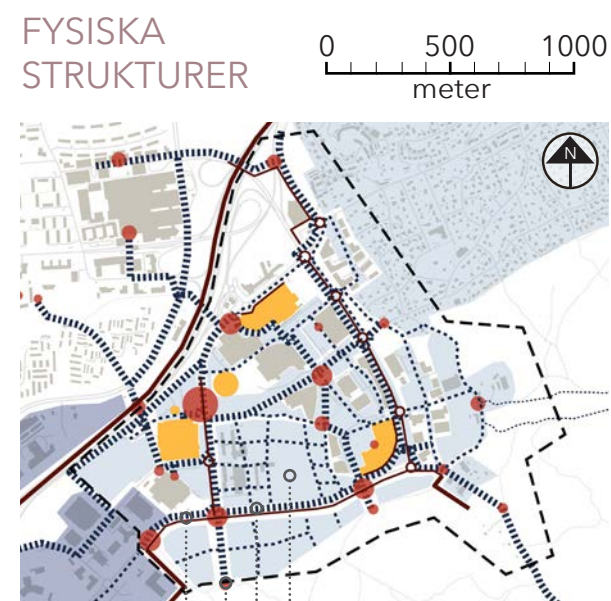


Figur 84.

Hur det framtida Kungens kurva kommer att utvecklas är inte beslutat i detalj. Vi har i denna sammanställning delvis utgått från den vision som förmedlas i *Fördjupad översiktsplan Kungens kurva - samrådshandling* (Huddinge kommun 2010) samt *Handelsurbantetsskalan* (Strategisk Arkitektur u.å.). *Handelsurbantetsskalan* har som tidigare nämnts fungerat som ett dialogverktyg med fastighetsägarna i Kungens kurva. Dessa dokument ger oss bilden av ett tätare och mer urbant framtida Kungens kurva.

Fokus för området kommer även fortsättningsvis vara handel och det handelscentra som Skärholmen och Kungens kurva tillsammans utgör, men mycket av de industriella delarna ska ersättas av icke-störande verksamheter. Storskaligheten ska minska och bildominansen ge vika till fördel för fotgängare och cyklister. (Huddinge kommun 2010, s. 7-8)

I *Figur 84* har vi principiellt illustrerat hur en ny kvartersstruktur skulle kunna se ut samt visat på en principiell förtätning.



Figur 85.

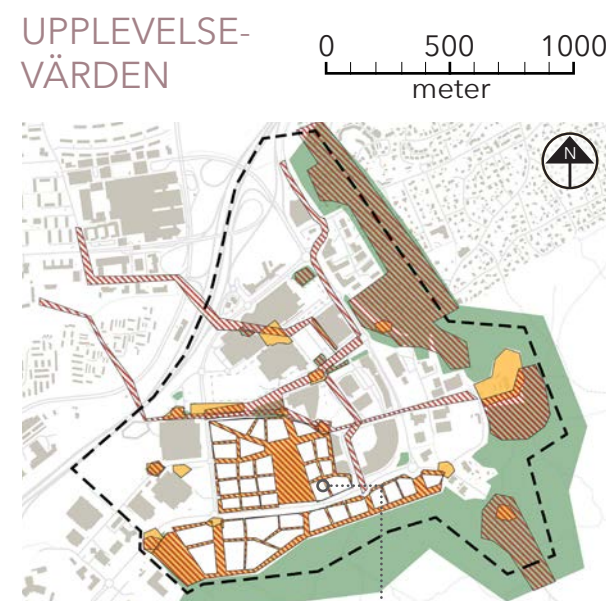
I framtiden är bostäderna, centralt i området, färdigbyggda och den yta som tidigare ingått i naturreservatet är bebyggd.

Gång och cykelstråket längs Kungens kurvaleden från Dialoggatan till Smistavägen stärks.

Entréerna till naturreservatet förflyttas troligen ut ur bostadsområdet till naturreservatets nya gräns.

Kungens kurvaledens effekt som barriär minskar något då vi antagit att den blir en stadsgata och hastigheten sänks.

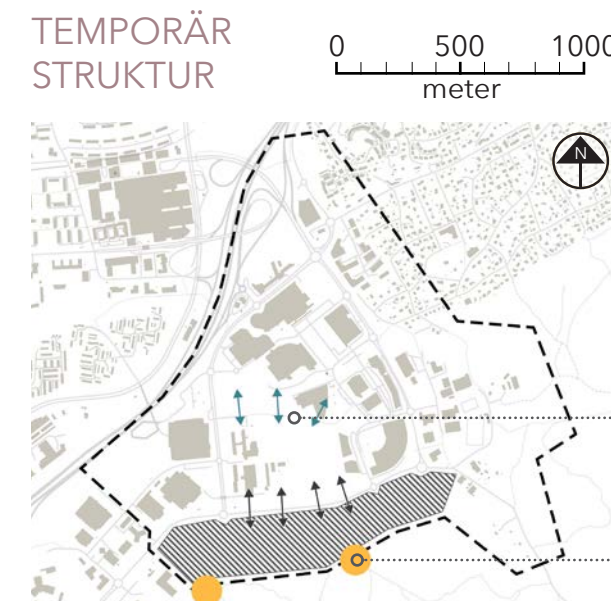
Utifrån de visioner som kommuniceras för Kungens kurva kommer sociala och estetiska kvaliteter i framtiden vara spridda genom Kungens kurvas nya kvarter.



Figur 86.

I framtiden skapar bostadsområdenas utbredning in mot naturen en brygga söderut och det skulle kunna bli relevant att arbeta med temporär design vid de nya entréerna in mot naturreservatet.

Bostadsområdets koppling in mot centrala Kungens kurva fortsätter vara en viktig arbetspunkt.



Figur 87.

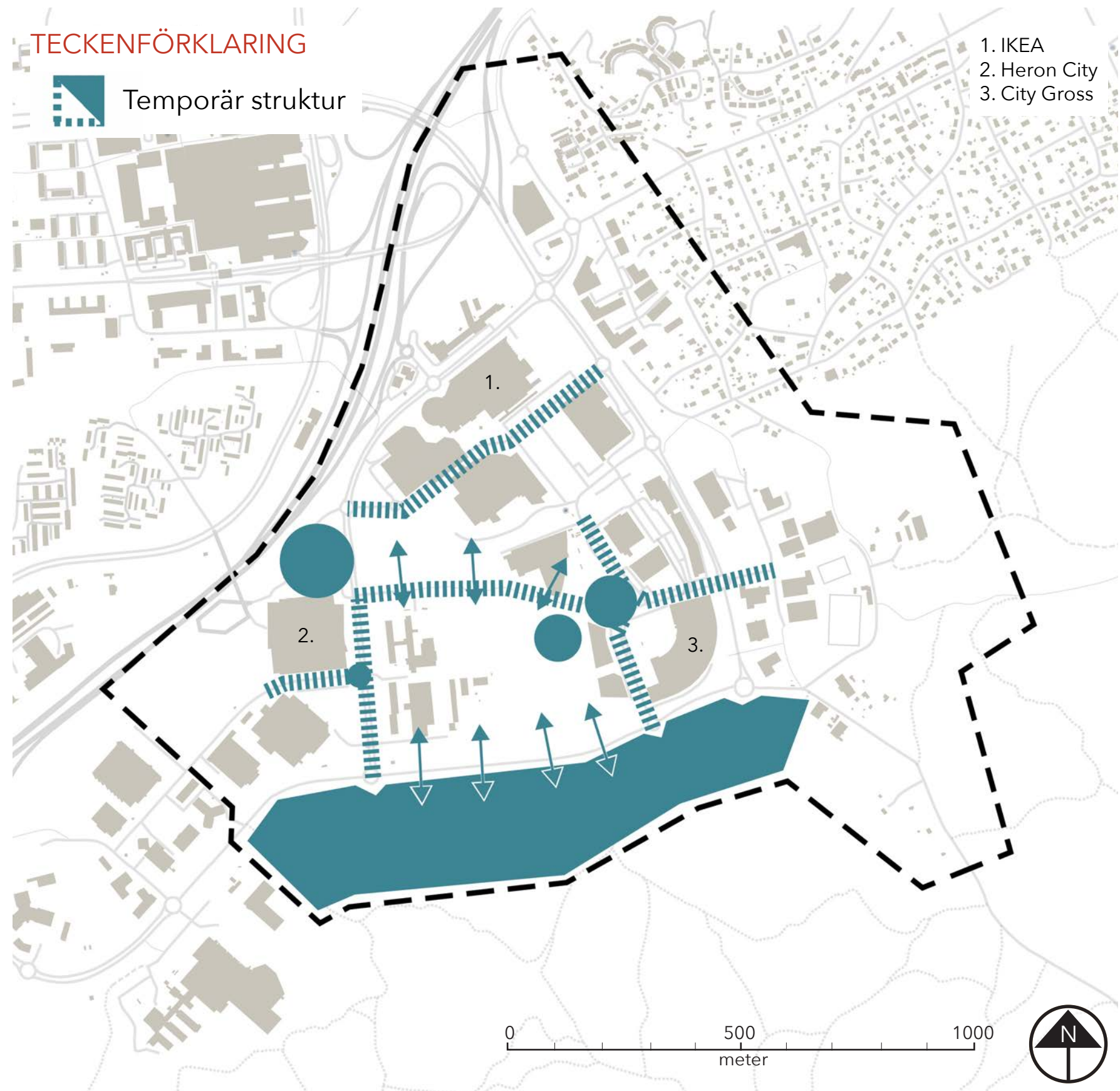
Teckenförklaring

PROJEKT	FYSISKA STRUKTURER	UPPLEVELSEVÄRDEN	TEMPORÄR STRUKTUR
Naturreservat	Stråk	Sociala kvaliteter	Ny temporär struktur
Projekt som påbörjas	Slutet område	Estetiska kvaliteter	Fortsättande temporär struktur
Projekt som pågår	Öppet område	Biologiska kvaliteter	Försvinnande
Projekt som avslutas	Nod	Sociala som försvinner	
Avslutade projekt	Barriär	Estetiska som försvinner	
	Landmärke	Biologiska som försvinner	
	Stråk som försvinner		
	Nod som försvinner		

Framtiden

5.3 TEMPORÄR STRUKTUR - ÖVERSIKT

I Figur 88 har de potentiella platserna från Nuläget till och med 2026 sammanställts för att ge en överblick över hur strukturen ser ut. Kartan säger ingenting om hur länge en plats eller ett stråk kan användas för temporär design, utan visar bara var potentialen finns. Pilarna i kartan visar kopplingar inom området som är relevanta att arbeta med.



Figur 88. Karta över identifierade potentiella platser för temporär design i nuläget. Kartan är i skala 1:10 000.

Gestaltning

Nedan följer **designförslagen** och enklare förklaring av de **val** som gjorts under gestaltungsarbetet.

6.1 INSPIRATION FRÅN KATEGORIER

I valet av arbetssätt har vi utgått ifrån de kategorier och strategier Oswalt, Overmeyer och Misselwitz tagit fram för temporär användning. Dessa har olika fördelar och nackdelar över olika tidsspann och i olika miljöer. Utifrån Kungens kurvas förutsättningar och utmaningar kunde vi välja vilka av dessa vi skulle utgå ifrån. Vi utvärderade dem i förhållande till de tidsramar vi hade samt de förhållanden som råder i Kungens kurva i nuläget. Nedan följer en sammanställning av vårt resonemang kring de olika kategorier vi hämtat inspiration ifrån.

Oswalt, Overmeyer och Misselwitzs kategorier för temporär användning förmedlar att det finns en stor bredd i hur temporär design skulle kunna utformas för att som vi ser det gynna långsiktiga effekter. Detta gav oss vägledning för hur vi skulle gå vidare med den föreslagna temporära strukturen vi utarbetat. Vilka kategorier vi utgått från och hur de inspirerat oss förklaras nedan.

Co-existence: Från denna kategori tog vi med att den temporära designen ska skapa samspel med och komplettera permanenta strukturer.

Parasite: Utifrån denna kategori fann vi att vi kunde nyttja närheten till permanenta strukturer för att förstärka dessa snarare än försöka skapa nya människoflöden.

Pioneer: Kategorin lade grunden till vår ambition om att tjuvstarta kvaliteter innan de ersätts av permanenta lösningar. Att förstärka platsen i förväg så att etableringen av den permanent platsen blir lättare.

Subversion: Med utgångspunkt i denna kategori tar vi delar av befintlig långtidsanvändning (parkering) i anspråk och omvandlar till annan användning för att bryta och till viss del utmana mönster.

Som märks kan inspiration från dessa kategorier med fördel kombineras för att främja den individuella platsens egenskaper.

När de första boende flyttar in år 2022 kan kommunen, istället för att själva vara initiativtagare, börja vända sig till dessa som initiativtagare. Då bör alla kategorier av temporär användning omvärderas mot den nya situationen för att se vilka som då är lämpliga att inspireras utav.

6.2 NÄR, VAR, HUR?

I gestaltningen har vi arbetat med tre frågor:

När ska vi föreslå temporär landskapsarkitektur i Kungens kurva?

Var ska vi föreslå temporär landskapsarkitektur i Kungens kurva?

Hur ska vi arbeta med temporär landskapsarkitektur i Kungens kurva?

Utifrån dessa frågor, det teoretiska ramverket samt de utmaningar som formulerades i landskapsbeskrivningen har vi formulerat ett antal antaganden och resonemang.

6.2.1 När

Kungens kurva är idag inte ett varjedagområde. Utöver livmedelsbutikernas dagligvaruhandel antog vi att besök sker som oftast cirka en gång i månaden (ej inräknat de som arbetar i området). Utifrån detta kunde vi dra slutsatsen att designen inte fick vara alltför tillfällig för att folk ska hitta till den. Därför har vi utgått ifrån att den kortaste tiden en temporär design står inte bör vara mindre än 3-6 månader.

Vi har också antagit att så länge en plats är relevant för en temporär design ska den också användas därtill. Detta innebär att de tidsrum som finns bör utnyttjas till största möjliga mån.

Då Kungens kurvas förutsättningar förändras drastiskt år 2022, när de första boende har flyttat in, har vi valt att arbeta med perioden innan dess: Nuläget till och med 2021.

6.2.2 Var

Då Kungens kurva idag är en miljö vars stadsliv beror på att människor kan färdas dit med bil fick designförslaget inte hindra trafik (i alla fall inte blockera helt) eller blockera entréer. Men bilismen i området har medfört andra problem som kan avhjälpas genom ett genomtänkt platsval av den temporära designen: stora parkeringshav, stora upplevda avstånd, dålig orienterbarhet, avskurna områden och stora barriärer. Genom att välja platser och stråk som gav oss möjlighet att påverka dessa utmaningar positivt, genom att exempelvis dela upp långa avstånd eller ge förutsättningarna

för folkliv på bortglömda ytor, bedömde vi att förslagen kunde få en bättre effekt.

Vår ambition var att den temporära designen skulle tillföra funktioner till platsen. Den skulle ligga i de sociala stråken, nuvarande eller framtida, och vara en del av arbetet med platsbildningar eller stråk. Detta inkluderade områdets entréer. Designen skulle flytta fokus och föreslå eller visa på möjligheter snarare än styra och tvinga hur människor rör sig.

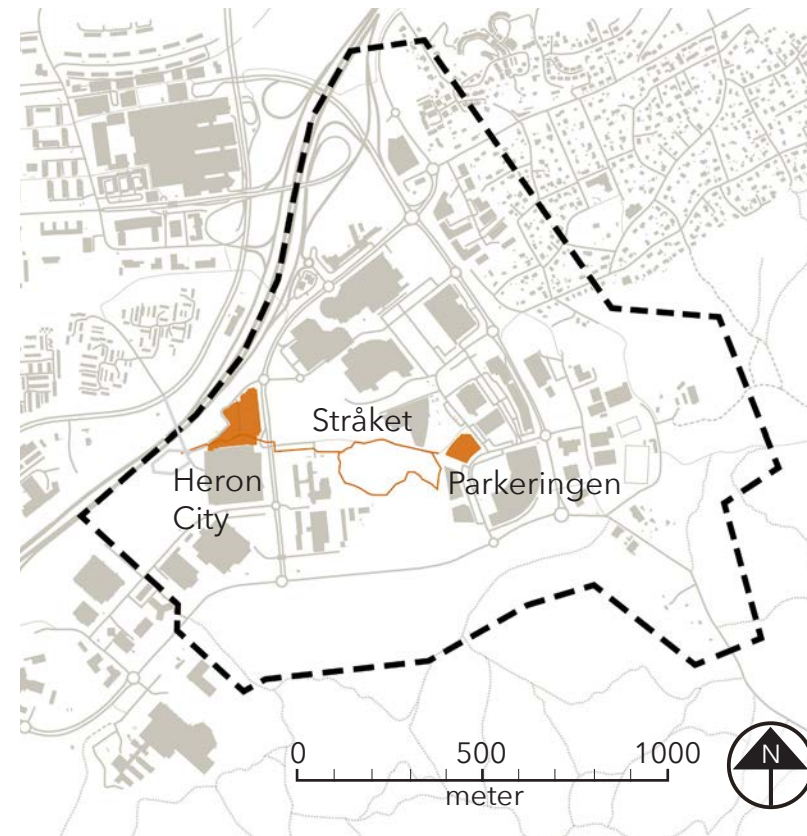
6.2.3 Hur

Våra mål med gestaltningen var att förslagen skulle väcka nyfikenhet och skapa dialog genom att kommunicera förändring och visa visionen för området. De skulle utmana dagens bild av Kungens kurva som storskaligt och bildominerat med höga bilhastigheter. De skulle tillföra en högre detaljrikedom i miljön och förändringar över tid i en statisk miljö.

I prioriteringen mellan Thompsons värden valde vi att prioritera sociala värden högst, estetiska näst högst och biologiska lägst. Detta då de tidsspann vi arbetade inom gav möjlighet till bäst effekter för sociala och estetiska kvaliteter. Av dessa två prioriterade vi de sociala för att gynna Kungens kurvas framtida sociala strukturer, då dagens är splittrad och ofullständig. Vi arbetade exempelvis med sociala kvaliteter genom att tillföra små informella platser för vila och genom att underlätta för människor att orientera sig till fots. Designen skulle också skapa trygghet och rörlighet för människor även under den mörka tiden på året och dygnet. Förslaget skulle ta hänsyn till både nödvändiga, frivilliga och sociala aktiviteter i området.

Förslagen skulle vara skissartade och flexibla för förändringar i planer. De skulle tillåta att andra designers bidrar med förslag på andra platser, men inte kräva det. Designen skulle göras med enkla medel och ha låg genomförandetröskel. Karaktären skulle stå i fokus för gestaltningen, inte materialvalet. Vi valde att använda de tre grundfärgerna, rött, gult och blått, som utgångspunkt i gestaltningen för att kontrastera mot den grå asfalten. Gestaltungsförslagen skulle också vara anpassningsbara i sin utbredning och placering *på platsen* för att kunna anpassas efter rådande situationer när de implementeras.

Vi valde att arbeta med etappgestaltningar, i vilka inkluderades förutbestämda kompletteringar över tid snarare än



Figur 89. Kartan är i skala 1:20 000. Den visar de platser och stråk som valdes ut till gestaltning.

gestaltningar som genomförs, utvärderas och utvecklas. Vi har också valt att inte aktivt med vår gestaltning sökt förändra områdets framtida utveckling och struktur. Vår design skulle arbeta tillsammans med de planer som finns för området, inte undergräva dem genom att skapa en alternativ struktur. Det handlade inte om att ifrågasätta eller inspirera till annan användning utan om att tjuvstarta framtida kvaliteter och skapa värden under utvecklingstiden.

6.3 VILKA PLATSER OCH STRÅK VI VALT OCH VARFÖR

Analyserna resulterade i att ett antal platser och stråk pekades ut som möjliga för oss att arbeta vidare med (se Figur 88, sida 48). Eftersom behoven, som kan avhjälpas med temporär design i Kungens kurva, skiftar från och med år 2022 (se avsnitt 5.1, sida 45) föreslår vi att de boende då görs delaktiga i den temporära användningen av sitt bostadsområde. Därför har vi valt att arbeta med temporära strukturer från Nuläget till och med år 2021. Utifrån dessa förutsättningar valdes två platser och ett stråk ut (se Figur 89) för gestaltning.



Figur 18 (original på sida 27). Bild över Heron citys entréplats.



Figur 25 (original på sida 28). Bild över Stråket.



Figur 37 (original på sida 30). Bild över Parkeringen.

Heron City (se *Figur 18*) valdes för att det är en central och viktig plats under större delen av omvandlingsperioden för Kungens kurva. Platsen ligger dessutom i direkt anslutning till det blivande navet för området där sociala och kommersiella funktioner möter kollektivtrafik och estetiska ambitioner.

Stråket (se *Figur 25*, sida 50, 28) valdes ut att arbeta vidare med eftersom det idag är en ovärderlig länk för Kungens kurva då den kopplar samman området i öst-västlig riktning. Det har dessutom samma ungefärliga sträckning som Tangentvägens nya dragning, vilket vi bedömde vara det viktigaste fotgängarstråket i det framtida Kungen kurva. Vi fann att det vore ogynnsamt för fotgängare och cyklister att inte stärka eller ens upprätthålla *Stråkets* funktion under byggnationstiden.

Parkeringen (se *Figur 37*, sida 50, 28) valdes med olika kriterier i åtanke. Det är idag en nod som skulle kunna fungera som en knypunkt och ligger i flertalet siktlinjer. Platsen valdes också eftersom den egenskapsmässigt kontrasterar mot *Heron City* i utformning, användningsintensitet och funktion.

6.3.1 Program

Nedan följer ett översiktligt program för platserna som baserats på de tidigare identifierade utmaningarna i Kungens kurva (avsnitt 4.4, sida 34) samt platserna individuella egenskaper.

Gemensamma programpunkter för Kungens kurva

- Ta ned skalan
- Kontrastera mot omgivningens gråa intryck
- Ge en känsla av sammanhållning och kontinuitet i uttryck, men med viss variation.
- Utifrån den Thompsoninspirerade analys som gjorts, stärk kvaliteter eller tillför sådana som saknas.

Heron City

- Bryta upp den stora ytan
- Skapa flera små platsbildningar, koppla samman dessa och ge förutsättningar för att människor ska kunna uppehålla sig på platsbildningarna
- Visuellt och fysiskt ge företräde till fotgängare och cyklister framför bilar

Stråket

- Dela upp sträckan, för att den inte ska upplevas monoton
- Med hjälp av element leda fotgängare och cyklister framåt
- Ge en alternativ rutt till sträckan som går längs byggstängsel

Parkeringen

- Knyta samman de många stråk som passerar platsen
- Skapa ett landmärke, något att orientera sig efter
- Ta hela ytan i anspråk men skapa en fokuspunkt med tydlig rumsbildning

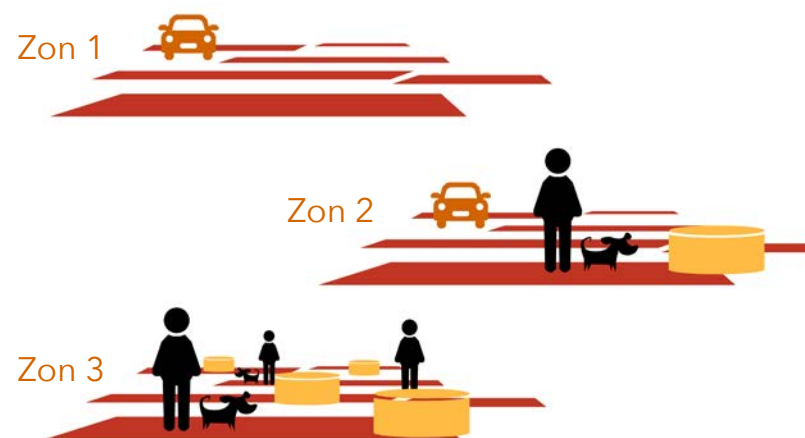
6.3.2 Zonering

För att landa i en fungerande disponering i våra respektive platser har vi använt oss av en typ av zonering som arbetsverktyg (se *Figur 90*). Zonerna skulle ge platserna en flexibilitet i sin utbredning och möjliga utveckling. Zonerna användes på olika sätt på de olika platserna och kan dessutom användas vid utveckling och avveckling av designförslagen. Nedan följer en beskrivning av vad respektive zon innebär.

Zon 1 - Här fortgår befintliga funktioner, bilar kan fortfarande parkeras men förändringar har gjorts i markbeläggningen. Det finns ett golv som skiljer platsen från omgivningen.

Zon 2 - I zon två är uttrycket stärkt och bilister eller andra fordonsförare upplever att fordonet inte hör hemma här eller får parkeras. Vissa enstaka nya volymer har dessutom tillförts.

Zon 3 - I denna zon är det fysiskt omöjligt för andra än gångtrafikanter eller cyklister att röra sig. Här har element tillförts som hindrar fordon att framföras och möjliggör istället för människor att dröja sig kvar.



Figur 90. Schematisk illustration över zoneringen som användes i förslagen.

6.4 GESTALTNING AV UTVALDA PLATSER

Vi har i gestaltningen arbetat med ett övergripande koncept och mer nischade underkoncept till de olika platserna. Nedan följer en beskrivning av dessa koncept och de gestaltningar de lett fram till.

6.4.1 Koncept Vardag

Det övergripande koncept vi har arbetat med valde vi att kalla Vardag. I valet av koncept var det viktigt att det skulle spegla Kungens kurva och dess förändring. Vardag är grundat i förändringen av markanvändning och brukare, som kan ses i utvecklingskartorna över området (avsnitt 5.2, sida 39-47). Kungens kurva ska gå från ett glest externhandelsområde till ett regionscentrum med bostäder och arbetsplatser, och den vardag som utspelar sig i området kommer att förändras. Konceptet har gett oss inspiration till estetiskt uttryck exempelvis former medan analys av platserna sätter ramarna för funktion och disposition.

Det övergripande konceptet vardag har tolkats olika i de olika gestaltningarna. *Heron City* representerar den nuvarande vardagen i det bildominerade Kungens kurva genom en tolkning av olika element i trafiken, i detta fall trafikskylten och bilen. *Parkeringen* representerar istället den framtida vardagen i Kungens kurva i en tolkning av trasmattan. *Stråket* representerar tiden emellan och klockans jämna rytm. (se *Figur 91*)



Figur 91. Illustration över konceptet och dess delar: Kungens kurvas vardag idag och den kommande vardagen.

HERON CITY



Figur 92. Stråket över parkeringen förstärks med en randig asfaltsmålning varifrån målade figurer utgår. Intill de parkerade bilarna skapar planteringslådor en avskärmning och hjälper till att dela upp parkeringen i två delar för att minska intrycket av den stora asflatsytan.

6.5 HERON CITY

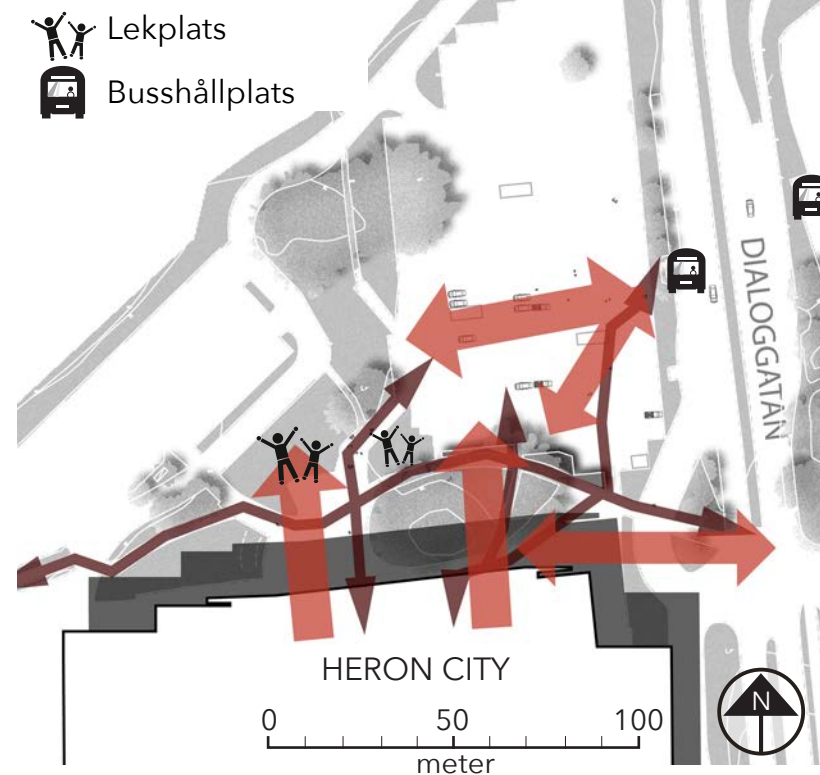
Du hoppar av bussen från stan vid Dialoggatan och ser dig om innan du korsar vägen. Du är tidig. Du och dina vänner har bestämt att ni ska mötas vid Heron City stolpen om tio minuter, men du hann med en buss tidigare. Ni ska gå på bio. Du promenerar uppför den lilla trappan i slänten som leder fram till parkeringen. En mamma med sitt barn sitter uppe på en av bänkarna och väntar på bussen åt andra hållet. Du korsar parkeringen längs det rödrandiga gångstråket och sätter dig på en av bänkarna vid stolpen. Brisen rasslar lätt i gräset i de röda planteringslådorna och höstsolen värmer i ansiktet. Ett barn tjuter från rutschkanan på lekplatsen. En cyklist bromsar in och låter ett medelålders par korsa cykelbanan. De ser förvirrade ut och tar upp en karta som de vecklar upp. Du kan se att de håller den upp och ner. Efter en stunds diskussion närmar de sig dig för att fråga om vägen till naturreservatet. Du säger åt dem att följa Dialoggatan söderut och pekar ut riktningen. Under tiden har barnet tröttnat på sin lek och blivit hungrigt. Hand i hand med sin mamma korsar parkeringen, och du gissar att de är på väg bort mot IKEAs restaurang. Det äldre paret tackar för hjälpen och ger sig av mot Gömmarens naturreservat och lämnar dig i kvällssolen för att vänta ännu en stund på dina, vid det här laget rätt så sena, vänner.

6.5.1 Analys

I gestaltningen av *Heron City* har vi främst tagit hänsyn till viktiga stråk och siktlinjer. Stråken sträcker sig till och från busshållplatsen och gallerian, från övergångsstället och vidare västerut mot den nya gång- och cykelbron, samt mellan Heron Citys entréer och parkeringsytan framför byggnaden. Siktlinjerna går över parkeringsytan till och från busshållplatsen samt från Heron Citys glasfasad och ut över området. Siktlinjerna från fasaden och ut upplevs bland annat från ett antal restauranger vilka har sittplatser med utblick över hela entréområdet och parkeringen. (se *Figur 93*)

Då torgbildningen på andra sidan Dialoggatan kommer att byggas i samband med färdigställandet av Tangentvägen år 2019 kommer Heron Citys entréytas fokuspunkt att förskjutas något söderut och kopplingen över Dialoggatan blir viktigare.

TECKENFÖRKLARING



Figur 93. Analysplan över Heron Citys entréplats. Planen fokuserar på två aspekter som inte tidigare tagits upp i arbetet: siktlinjer och detaljerade rörelsemönster. De stora pilarna representerar siktlinjer och de smala fotgängares rörelse över ytan. Skala 1:2000.

6.5.2 Gestaltning

Grunden i gestaltningen för *Heron City* var att genom asfaltsmålning, planteringslådor och sittmöbler skapa öar för sociala möten och ett sammanbindande stråk över parkeringsytan (se *Figur 92, 95*, sida 52, 54). Stråket är designat främst för fotgängare och i andra hand för cyklister. Det är målat i två olika röda nyanser vilket formar ett randmönster. Stråket delar upp parkeringsytan för ökad orienterbarhet, men dess främsta syfte är att leda människor över ytan. Gångstråket kantas av planteringslådor mot intilliggande parkeringsplatser för att avskärma mot bilarna. Planteringslådor och sittbänkar följer samma principer i sin utformning för att ge ett enhetligt intryck. Sittplatserna i anslutning till busshållplatsen ger möjlighet för människor att sitta ned i väntan på bussen (se *Figur 96*, sida 55). I anslutning till *Heron City* skylten och lekplatserna (se *Figur 94*) förstärker sittplatserna den sociala mötesplats som redan finns. Alla nya uppehållsplatser ska möjliggöra att fler människor vistas på samma yta vilket ger

förutsättningar för sociala interaktioner. Den asfaltsmålning som sträcker sig ut från gångstråket hindrar inte fordon från att nyttja parkeringsplatserna men ger något för människor att följa mellan Heron Citys entréer och sin parkeringsplats i nord-sydlig riktning. Parkeringplatsernas markeringar finns kvar under det påmålade mönstret för att ge struktur åt parkeringsplatsen.

När det nya torget utanför förlängningen av Kungens Kurva Shoppingcenter tillkommer år 2019 målas de övergångsställen som kopplar samman torget med Heron Citys entréplats i samma asfaltsfärg som övriga ytor i den temporära designen.

Tidsperioden för den temporära designen är från Nuläget till och med år 2020 då det *Röda stråket* kommer utvecklas och en permanent förbättring av området framför Heron City kommer att genomföras.



Figur 95. Plan över Heron Citys designförslag samt dess omgivning. Planen visar det mönster som finns i asfaltsmålningen. I detta fall är det en central randig axel som markerar gångstråket och de figurer som utgår därifrån. Runt de mindre platsbildningarna är marken enfärgat röd. Planen visar också platsens omgivning och hur Stråket anluter till Heron City. Skala 1:1000.

TECKENFÖRKLARING



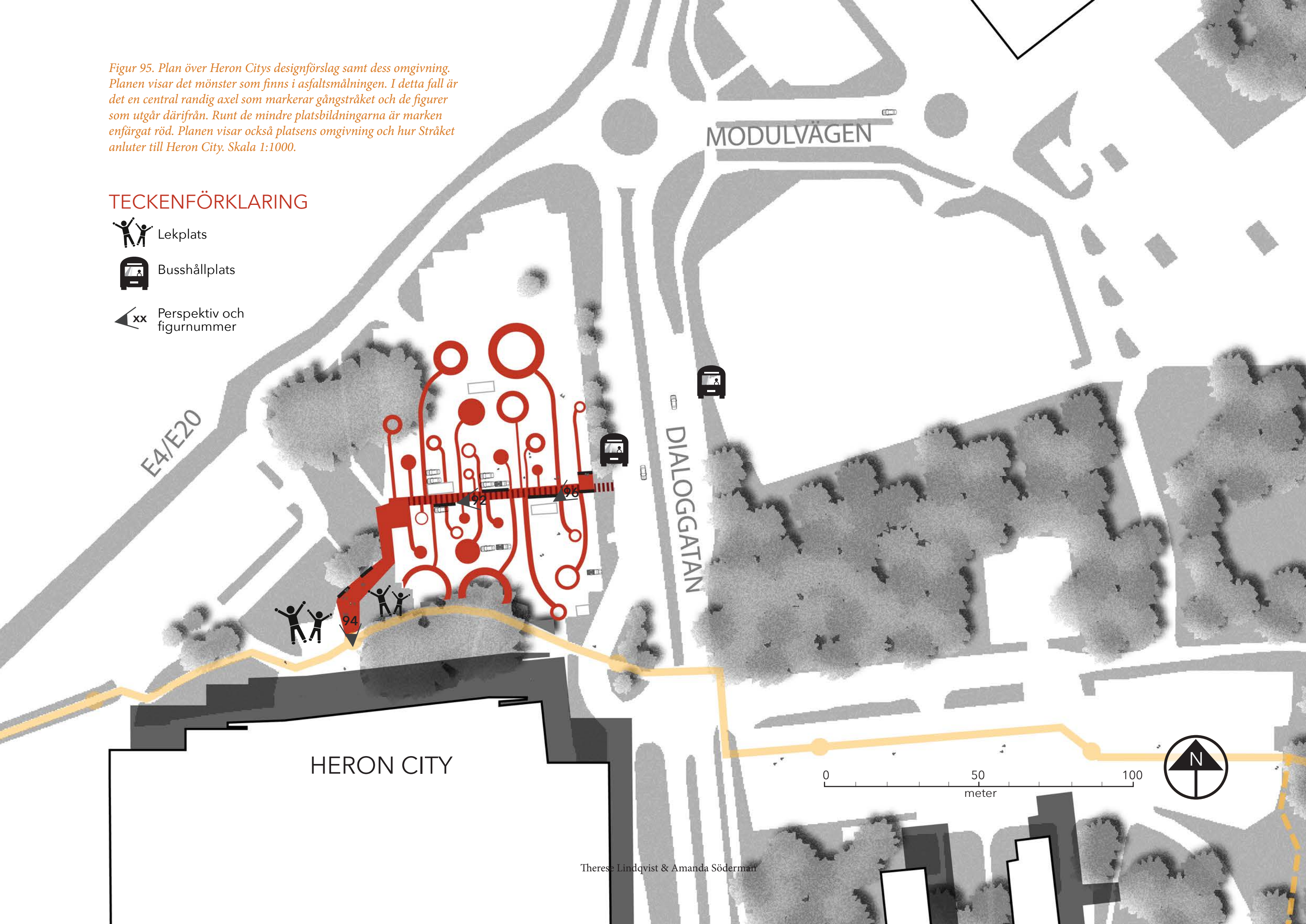
Lekplats



Busshållplats



Perspektiv och
figurnummer



Figur 96. En ny platsbildning skapas av två parkeringplatser som tagits i anspråk intill busshållplatsen där besökare brukar korsa över parkeringen in mot Heron City. Planteringslådorna har här en bred kant som går att sitta på när besökare väntar på bussen.



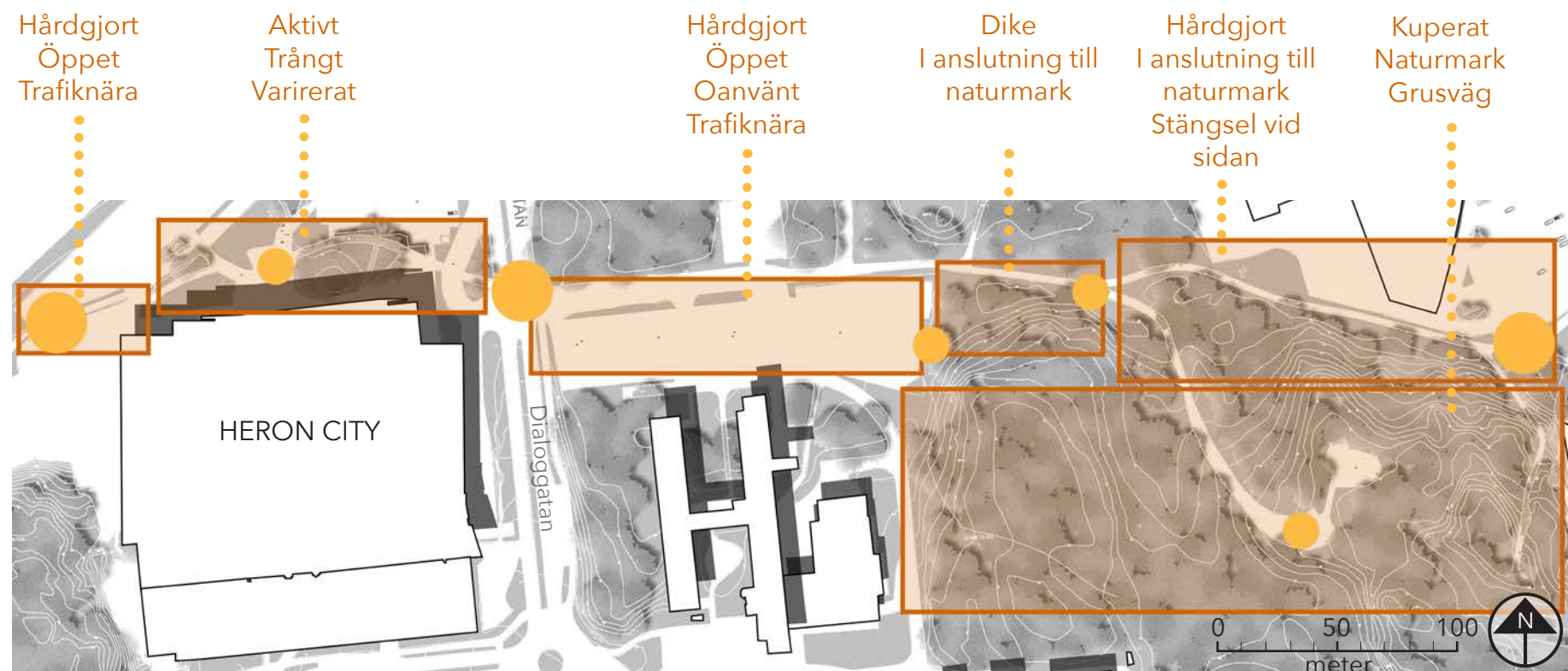
STRÅKET

Figur 97. Längs med den sedan tidigare existerande gångvägen målas en bred linje klargul och enkla bänkar och markeringar i samma gula färg sätts upp med jämna intervall. Denna del av Stråket kallar vi "The Fast Route".

6.6 STRÅKET

Ibland undrar du om hunden någonsin kommer att sluta sniffa. Den har nu ägnat sig åt samma grästuva i fem minuter. Ditt barnbarn har sedan en stund tröttnat och gett sig av ner i diket för att leta efter en pinne att kasta. Du ropar tillbaka honom, knäet värker och du vill helst inte gå och hämta honom själv när hunden väl ger upp. Det har inte hunnit mörkna och pollare och lampor har inte tänts, så här års kommer det dröja några timmar än. Borta från Citygross ser du en cyklist komma emot dig i en skaplig hastighet. Han passerar tätt intill en ung man som stannat för att sätta sig på en gul bänk och titta på mobilen. Du antar att båda är på väg hem från jobbet. Cyklisten plingar på sin klocka och mannen på bänken höjer sitt huvud för att ropa hej. De är uppenbarligen kollegor.

Ditt barnbarn återvänder triumferande med sin pinne och lyckas distrahera hunden för en stund. De leker tillsammans framför dig på gångvägen medan ni följer det gula bandet hemmåt.



Figur 98. Analysplan över stråket där rutorna visar olika delar med olika karaktär och de gula prickarna visar anslutningspunkter samt stråkets början och slut. Skala 1:3 000.

6.6.1 Analys

I analysen av stråkets dragning har sträckan delats in i olika delar utifrån deras olika förutsättningar (se Figur 98). Närmast den nya gång- och cykelbron är det öppet åt båda sidor och människor rör sig i huvudsak längs med dragningen. Nästa sträcka har andra förutsättningar i och med att många rör sig tvärs över dragningen och variationen i omgivningen är stor längs sträckan. Då dragningen når andra sidan av Dialoggatan och ut på en parkeringsyta är förutsättningarna mer lika de första förhållandena, med exponering från båda sidor men med skillnaden att det här inte finns ett befintligt stråk idag. Därefter går dragningen över en sänka utan befintlig stig där höjdskillnaden är något som måste hanteras. Resterande av dragningen fram till parkeringen utgörs av den befintliga gångvägen som inramas av skogen i söder och staket i norr.

Utöver sträckan från gång- och cykelbron till parkeringen finns ytterligare en dragning genom skogsområdet. Där följer dragningen en grusad stig som varierar i bredd och omges på båda sidor av skog av olika karaktär.



Figur 99. Översikt över Stråkets dragning, både "The Fast Route" och "The Scenic Route". Markeringarna längs stråket visar sittplatsernas ungefärliga placering. Planen visar också hur Stråket ansluter förbi Heron City och till Parkeringen. Skala 1:2000.



Figur 100. I anslutning till Heron City färgas övergångsstället gult och den breda randen som representerar stråket dras vidare längs cykel- och gångvägen.



Figur 101. Inne i skogen, längs "The Scenic Route" hängs starkt färgade gula slingor upp mellan träden som ett tak över stigen. Under kvällar och nätter sprider de ljus inne i skogen för promenerande besökare.

6.6.2 Gestaltning

Med ett klargult band leds fotgängare och cyklister längs Stråket i öst-västlig riktning genom det centrala Kungens kurva (se Figur 97, sida 56). Denna sträckning har vi valt att kalla *The Fast Route* (se Figur 99, sida 57). Bandet är målat i markmaterialet eller infällt i marken och rör sig regelbundet vertikalt och sedan horisontellt för att sedan leta sig tillbaka till marknivå. Detta skapar informella sittytter på jämna avstånd (cirka 90-100m) längs med hela stråket samtidigt som det delar upp sträckan i flertalet delsträckor. Var 8e meter, mellan sittplatserna, dyker också gula pollare upp. På så sätt upplevs sträckan inte lika lång. Där stråket går längs byggstaket kompletteras bandet med ytterligare ett klargult band som är inorporerat i byggstaketet (se Figur 102, sida 59). Höjdskillnader tas upp av spänger infärgade i samma gula färg. Där stråket korsar Dialoggatan har övergångsställets linjer också samma färg (se Figur 100).

The Scenic Route (se Figur 99, sida 57) är en alternativ sträcka genom skogen som utformats utifrån en annan princip. Här är målet inte att ta sig fram så fort som möjligt utan istället upplevelsemässiga kvaliteter. Eftersom det här inte finns lämpligt markmaterial att måla så leds fotgängaren av ett färgat band i samma gula färg som *The Fast Route*. Bandet går mellan stammarna ovanför huvudet på fotgängaren och i denna upphängning är även en ljusslinga inorporerad. Till skillnad från *The Fast Route* finns här inte någon befintlig belysning (se Figur 101). Nämnas bör att detta stråk inte är tillgänglighetsanpassat och att det inte heller finns någon ambition att åstadkomma detta. Stråket kommer endast finnas under begränsad tid, är en alternativ rutt och stigens karaktär skulle förtas av omfattande markmodellering.

Sträckan från Julas baksida till Dialoggatan ersätts år 2019 av Tangentvägen men övriga delar av designen bedömde vi kan kvarstå till och med år 2020 när *Röda stråket* börjar byggas.

Figur 102. På de platser där asfalt saknas eller gångvägen avviker från existerande sträckning läggs en annan gul markering ner i samma dragning som den gula linjen, exempelvis gulmålade plankor i marknivå. Vid behov läggs gula spänger ut över sänkor. Om byggstaket finns i anslutning till stråket markeras de med en gul rand.



PARKERINGEN

Figur 103. Dagperspektiv över parkeringsytan. Planteringar och möbler skapar omboning och platskänsla på den annars öde parkeringen. Det tydliga markmönstret binder ihop ytan till en helhet. Sittplatser är i samma färger som markmålningen.

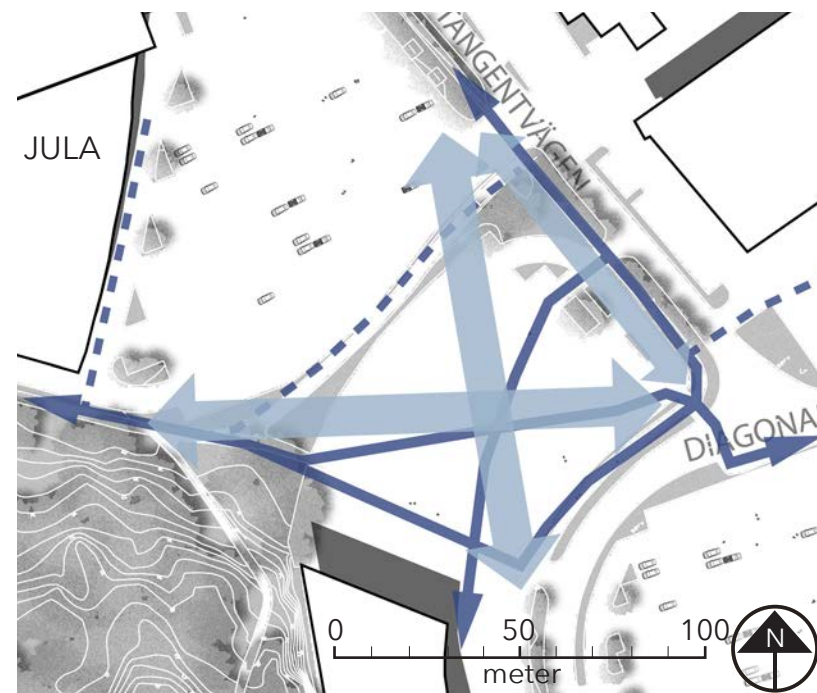


6.7 PARKERINGEN

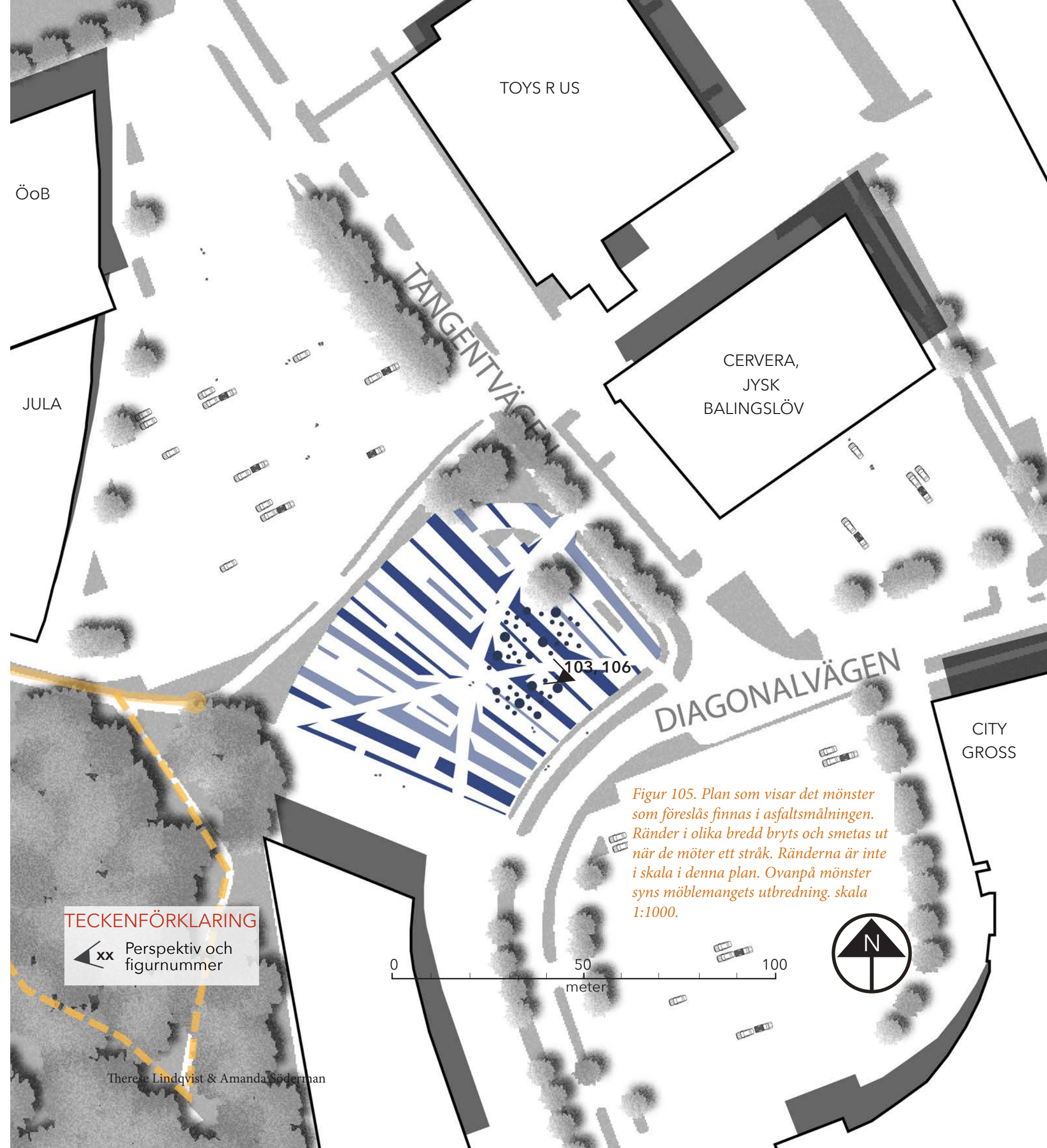
“Titta!” Ropar din kompis när ni cyklar till fotbollsträningen. “De har satt upp en massa blå stolpar på parkeringen!” Du vrider på huvudet för att se. Mycket riktigt har asfalten målats sedan ni senast var där och ett kluster av blå stolpar med planteringslådor och bänkar har dykt upp. “Kom så cyklar vi dit!” Ni vrider på styrena och korsar parkeringen bort mot de blå möblerna och fotar dem så att ni kan visa de andra. Du rycker ett blad från en av klätterväxterna. Guldhumle. Efter ett par minuter tittar du på klockan och ni kastar er på cyklarna igen för att hinna fram innan de andra värmt upp klart.

6.7.1 Analys

I gestaltningen av parkeringen har vi liksom i Heron City främst tagit hänsyn till viktiga stråk och siktlinjer. Stråken följer gångvägarna runt parkeringen men korsar även över den från två håll. Mindre stråk illustreras här som streckade linjer. Siktlinjerna går i nord-sydlig och öst-västlig riktning men följer också gångvägen i direkt anslutning till parkeringens östra sida. (se Figur 104)



Figur 104. Analysplan över parkeringen. Planen fokuserar på två aspekter som inte tidigare tagits upp i arbetet: siktlinjer och detaljerade rörelsemönster. De ljusa pilarna representerar siktlinjer och de tunnare linjerna fotgängares rörelse över ytan. De streckade linjerna representerar sekundära rörelsestråk, alltså förberedda gångvägar som sällan används eller mindre stråk. Skala 1:2000.



Figur 105. Plan som visar det mönster som föreslås finnas i asfaltsmålningen. Ränder i olika bredd bryts och smetas ut när de möter ett stråk. Ränderna är inte i skala i denna plan. Ovanpå mönster syns möblemangets utbredning. skala 1:1000.

6.7.2 Gestaltning

Liksom vid *Heron City* utgörs större delen av den gestaltade ytan av ett golv, även i detta fall en markmålning, vilken breder ut sig som en blå randig matta över hela parkeringen (se *Figur 105*, sida 61). Ränderna varierar i bredd från 30cm till 1m. Då det idag inte finns något mönster för parkeringsplatser på ytan har inget sådant lagts in i gestaltningen. Bilar kan parkeras men formella platser finns inte utmarkerade. Markmålningen ger vika för de stråk som går över parkeringen men fokuspunkten i denna design ligger i den samling höga stolpar i kornblått som är utplacerade i parkeringens sydöstra del (se *Figur 103*, sida 60). Stolparna är förankrade i gjutna betongstöd eller i planteringslådor med betongbotten. Tack vare sin höjd på 3-4m syns de på avstånd och bland dem gör tätheten och antalet att det bildas en tydlig rumslighet. Majoriteten av stolparna står separat i varsitt betongstöd. På de stolpar som står i planteringslådor klättrar klätterväxter vars färg kontrasterar mot det kornblå och i anslutning till ett fåtal stolpar finns sittplatser. Dock är inte det huvudsakliga syftet att detta ska vara en plats där människor uppehåller sig under *längre* tid, såsom vid *Heron City*, utan det är tänkt som ett landmärke och en mötesplats. Belysningen i stolparna möjliggör för denna plats att bibehålla sin funktion även under dygnets mörka timmar (se *Figur 106*).

Vi bedömde att denna design kan vara kvar till och med år 2020 då det byggs en aktivitetspark i *Parkeringens* direkta anslutning i samband med *Röda stråket*. *Parkeringen* bör då avvecklas för att inte konkurrera om besökarna. Alternativt att en utvärdering görs *då* huruvida den kan vara kvar eller inte.

Figur 106. Nattperspektiv över parkeringytan. Belysning i stolpar, bänkar och planteringar skapar en trygg plats att passera under Sveriges långa vintrar och nätter.

6.8 ÅRSTIDSASPEKTEN

Under de delar av året som marken är täckt av snö kommer de olika designförslagen att upplevas annorlunda. Detta eftersom markmålningarna inte längre kommer att synas och funktionerna upprätthålls enbart tack vare volymer. Designförslagen kommer under dessa perioder inte upplevas lika starka och omfattande. De uppstickande elementen spelar därför en avgörande roll för kontinuitet och upprätthållandet av funktioner. Likaså är belysningen av större betydelse under den mörka delen av året och kvällstid under resterande del. Det är en förutsättning för att designförslagen ska hållbara över hela året.



Diskussion

Inventering, analys och gestaltning diskuteras i nedanstående text utifrån Kungens kurvas kontext, teoribakgrunden, kritiken mot temporära designförslag och ekologiska, sociala och estetiska värden. Vi kommer också att diskutera problemen och fördelarna vi mött när vi gestaltat med temporära designförslag.

7.1 KUNGENS KURVA OCH HUDDINGE KOMMUN

Kungens kurva är relevant som plats i det här arbetet av ett flertal anledningar. En av de kanske främsta anledningarna till att utreda just denna plats är att Huddinge kommun har uttryckt sitt intresse för att arbeta med temporär design i området, varför projektet har en viss verklighetsanknytning.

Vårt mål var under arbetet inte att sträva efter att förändra de visioner som finns för området. Huruvida Huddinge kommun, grundat på detta arbete, väljer att ändra på existerande eller framtida markanvändning valde vi att bortse ifrån och var inget som vi aktivt sökte att influera. Detta val har påverkat vår gestaltning mycket, och om vi hade valt att göra motsatsen hade hela arbetet tett sig annorlunda. Om vår vision för gestaltningen hade varit att utmana framtida permanenta planer och existerande användning hade vi inte uppnått den positiva långsiktiga effekt som vi eftersträvade i ett område där stora delar av den framtida utemiljön redan är beslutad. Vi ansåg att detta arbetssätt skulle motarbeta mer än hjälpa i detta område.

7.1.1 Från handel till bostäder med Kungens kurva som exempel

Stora ombyggnationer under utdragen tid, såsom i Kungens kurva, gör gärna att områden hamnar i ett limbo (Bishop & Williams 2012, s.19). I ett område där boende kommer att börja flytta in redan i mitten av alla ombyggnationer är detta ett problem. Storskalighet och dålig orienterbarhet kommer under denna period vara bidragande aspekter till problematiken. Att arbeta med temporära inslag för att försöka minska dessa problem var därför relevant. I det här fallet var det också intressant att försöka bidra till skapandes av ett gatuliv innan boende flyttar in så att de inte blir utelämnade mitt i externhandeln och byggkaoset.

I stora omvandlingsprojekt såsom Kungens kurva är temporära projekt, som utvecklas över tid, planmässigt motiverade samtidigt som det finns ett underlag för genomförande.

Kungens kurva är, som en regional kärna, en särskilt intressant plats för hela Stockholm och att bygga en starkare karaktär kan gynna även angränsande områden. I områden som omvandlas på detta sätt ansåg vi att karaktären måste tillåta de nyinflyttade att ta platsen i anspråk men också att den verksamhet som redan finns ska kunna fortsätta fungera. Det som behöver främjas i sådana områden menar vi därmed är stadslivet och de sociala strukturerna, både innan och efter att de nya boende flyttar in.

Kungens kurva är en extern handelsplats i en tid då dessa antingen omvandlas till destinationer, bostadsområden eller överges (Söderlind 2011, ss. 98-101) och området har en god position inför framtiden. Kommunens planer på ombyggnation till en mer blandad stad (Huddinge 2014, ss. 48-50) och det nuvarande storskaliga intrycket, karaktäristiskt för externhandelsområden, gör att problematiken i Kungens kurva snarare kommer att vara att överbrygga klyftan mellan boende och handel och att förändra synen på området än att hjälpa det inför framtiden. En aktiv handel är en av de egenskaper vi eftersträvar i en stad (Söderlind 2011, s. 223), men då det redan finns etablerad handel i Kungens kurva är målet snarare att väva samman den existerande handeln med kommande bostäder till en välfungerande stadsdel. Detta innebär att fler funktioner måste få plats än enbart handel och viss rekreation. Handeln har en stor kraft som platsskapare och har mycket att bidra med när ett handelsområde omvandlas till en mer blandad stad (Söderlind 2011, s. 223). De externa handelsplatsernas största problem är den generella bristen på mötesplatser och aktivitet (Söderlind 2011, s. 327). Temporära inslag ser vi är ett sätt att påbörja och främja omvandlingen till stad och skapa de informella och sociala mötesplatser som krävs för att Kungens kurva ska bli en handelsplats som inte bara är en plats att handla på utan också en plats att vara på.

Då mycket av grunden till problematiken i externa köpcentrum såsom Kungens kurva kommer från modernismens inrutade och inflexibla handelsplatser där mycket av den mer okonventionella handeln och storhandeln utlokaliseras till platser som bara nåddes med bil och där det inte fanns lokalt underlag (Söderlind 2011, ss. 94-98) ser vi det som positivt att kommunen strävar efter en mer stadsmässig klassisk stad. Detta innebär att det framtida Kungens kurva kommer ha mer gemensamt med industrisamhällets handelsplatser (se avsnitt 3.1.1, sida 18) än det har idag, det kommer vara tätare och mer flexibelt ha närmre till de boende. Samtidigt är det viktigt att området i framtiden

får de viktigaste egenskaperna från marknadssamhällets handelsplatser för att fungera: handeln som upplevelse och konkurrenskraften gentemot digitala plattformar (Söderlind 2011, ss. 98-10). Detta innebär att identiteten är viktig för att gynna handelsplatsen. Detta identitetsbehov såg vi kunde till viss del avhjälpas i Kungens kurva med hjälp av temporär design.

7.2 INVENTERINGS- OCH ANALYSMETODER

Nedan följer en kritisk diskussion kring de inventerings- och analysmetoder vi använt oss av i arbetet.

7.2.1 Platsbesök

Vi bedömde att det var en fördel att besöka platsen tre gånger, då vi såg olika saker vid alla tre tillfällen och hade olika fokus under varje besök. Det första besöket tillät oss att identifiera Kungens kurvas största problematik, såsom brist på detaljrikedom och orienterbarhet. Under det andra besöket kunde vi fokusera mer på områdets strukturer, och under det sista dokumenterade vi utseende och intryck mer ingående. Detta gav en god överblick över områdets möjligheter och begränsningar.

7.2.2 Landskapsbeskrivning

Landskapsbeskrivningen baserade sig till stor del på den Lynchinspirerade analys vi gjort under andra platsbesöket (se *Figur 53*, sida 36), dels på våra intryck under samtliga besök samt fotograferingen av Kungens kurva. Om vi hade valt att genomföra en strikt och fullständig landskapsanalys efter en etablerad metod hade vi troligtvis fått en bredare och mer noggrann beskrivning av arbetsområdet. Detta valdes dock bort då vi ansåg att en mer basal landskapsbeskrivning var tillräckligt för att som läsare få en uppfattning av området vi arbetat med. En mer ingående landskapsbeskrivning var inte heller relevant eftersom området skulle genomgå stora och oförutsägbara förändringar under den tidsperiod vi undersökte (från Nuläget till år 2026 och framtiden).

En felkälla från våra platsbesök är att de alla genomfördes under vårvintern på vardagar under arbetstid. Vi valde dessa tider dels för att kunna tillbringa hela dagar på platsen och hinna se så mycket som möjligt under samma dag, men också för att ljuset och den något mindre mängden bilar gav oss bättre förutsättningar för att få översikt över och dokumentera vad vi såg. I efterhand insåg vi att platsen borde besökts också

under mer hektiska dagar och timmar för att bättre kunna se rörelsemönster och uppenbar problematik i dessa.

7.2.3 Geografisk avgränsning

En ändrad geografisk avgränsning skulle främst göra stora avtryck i den Lynchinspirerade analysen, då denna är beroende av ur vilken skala enheten för analys betraktas (Lynch 1960, ss. 46-48). Vissa stråk och platser hade då troligen blivit mindre eller mer relevanta. Vi valde en utsträckning som vi upplevde gav en god överblick över Kungens kurvas viktigaste strukturer för fotgängare och privatpersoner. Hade vårt fokus varit företag hade sträckningen sett annorlunda ut.

7.2.4 Urban akupunktur och placemaking

I arbetet med att identifiera hur en temporär struktur skulle kunna utvecklas i Kungens kurva fick vi initialt inspiration från teorierna *urban akupunktur* och *placemaking*. Däremot kunde de inte hjälpa oss med vägledning kring *hur* dessa platser eller stråk skulle väljas ut, utan vi avgjorde tidigt att *urban akupunktur* och *placemaking* var tvungna att kombineras med fler teorier för att den temporära strukturen skulle kunna förankras i Kungens kurva som område och dess framtida utveckling. *Urban akupunktur* och *placemaking* gav oss således inget praktiskt arbetssätt i det här fallet utan främst stöd i argumentationen om att små insatser kan göra stor skillnad.

7.2.5 Analysernas osäkerhet och grafiska utformning

Planprocessens osäkerhet och den långa framförhållningen på många av planerna har medfört att vi har fokuserat på områdets större strukturer i val av platser. Den största problematiken stod i att information kring mer lösa planer saknades, särskilt genomförandetiden, men även i vissa fall huruvida de verkligen skulle komma att genomföras. Detta har lett till en hög osäkerhetsgrad kring en del information i analyskartorna. Det ska igen påpekas att den långsiktiga utvecklingen för Kungens kurva som förmedlas i detta arbete många gånger inte är formellt bestämd utan en vision som kommunen strävar mot. Den är således ofta principiell.

I plananalysen utgick vi ifrån att alla de planer som publicerades på Huddinge kommuns hemsida, kommunicerades till oss under möten med Huddinge kommun eller förmedlades i den *Fördjupad översiktsplan Kungens kurva - samrådshandling* skulle komma att genomföras. Detta val var principiellt, men också nödvändigt trots sin orimlighet. Om vi hade förutsatt att enbart vissa

planer skulle genomföras, men samtidigt bibehållt vår långa tidsram hade det krävt att vi gjort ett urval av de planer som presenterades för oss. Ett sådant urval var inte möjligt då vi inte var insatta nog och under tillräckligt lång tid, eller hade tillräckligt god inblick i Huddinge kommuns organisation. Istället valde vi en bred front. Genom att anta att alla planer skulle genomföras resulterade analyserna i en mer utbredd möjlig temporär struktur. Detta innebär inte att alla platser och stråk är aktuella vid implementering av den temporära strukturen, utan är beroende av vilka planer som realiseras och inte. Detta ger en hög flexibilitet i vilka platser och stråk man kan välja mellan. Kartan över möjlig temporär struktur (*Figur 88*, se sida 48) kan således aldrig stå som en bestämd generalplan. Den bör vid varje designförslag ses över och revideras i relation till vilka projekt eller byggnationer som har realiserats eller förkastats som ett led i omvandlingen.

De olika planerna för Kungens kurva förväntas medföra olika egenskaper i samband med deras realisering. Angående dessa förmedlade egenskaper valde vi samma inställning som för planernas genomförande. Detta innebar att vi antog att alla de egenskaper som beskrivs i granskade planhandlingar och gestaltungsprogram också väntas uppnås. Detta antagande gjorde vi på en enkel princip: vi kunde inte anta det inte blir så. Om vi började kritisera och anta utifrån planerna vad som skulle uppfyllas och inte hade vi gjort många antaganden på mycket lösa grunder. Därför bör även den Lynchinspirerade analysen och Thompsoninspirerade analysen utvärderas och uppdateras efter hand som planer genomförs.

Detta leder oss fram till nästa problematik med plananalyserna. Hur kan vi inventera och analysera något som inte finns eller är under förändring? Det vi kunde göra var att sammanställa de egenskaper som beskrivs i planer och visioner samt de egenskaper som en plats kunde förväntas få efter ombyggnation. Byggs ett gestaltat stråk antog vi att det får vissa estetiska värden, byggs en entréplats eller torg antogs dessa få sociala värden dessutom. Bevarades en ekdunge förväntades den behålla sina biologiska värden. Kommande hållplatser och torg blev noder och barriärer som korsas av stora nya stråk på ett flertal ställen förväntades minska. Allt detta är antaganden som måste revideras efter hand på samma sätt som plananalysen.

Alla dessa breda antaganden är problematiska ur ett klassiskt planeringsperspektiv, ett perspektiv som vi anser ofta inte ger utrymme för kontinuerlig utvärdering och revidering.

Antagandena måste revideras och anpassas allteftersom planer genomförs eller ej, precis som övriga analyser i det här arbetet. En mer restriktiv inställning till den information vi delgetts av Huddinge kommun hade förändrat mängden information som påverkar dessa analyser markant.

Vissa planer valde vi trots detta bort från plananalysen: de vi inte antog skulle påverka utemiljön nämnvärt. Detta innebar att de inte uppenbart påverkade stråk eller platser utan bara gällde inom den egna byggnaden eller exempelvis en mindre parkering som inte är central för strukturen i Kungens kurva. Detta antagande kan visa sig vara felaktigt, men vi fann att det hade varit missvisande om vi antog att alla de byggen som pågick inom byggnaderna också skulle påverka omkringliggande upplevelsemässiga och fysiska strukturer markant. Detta var också ett sätt att begränsa det antal planer vi satte oss in i på en djupare nivå.

Vi upplevde att med hänsyn till avgränsning och inriktning på arbetet var den Lynchinspirerade analysen, landskapsbeskrivningen och den Thompsoninspirerade analysen fullt tillräckliga. Dessa analyser, över tid, gav en god och långsiktig överblick över området idag och hur området ska komma att förändras. Med det sagt hade en mer aktivitets- och brukarinriktad analysmetod varit relevant om det hade funnits boende i området idag som kunde bidra med dialogmaterial. Vi ansåg att denna typ av analys inte var lika relevant i ett sällanhandelsområde.

I valet av grafiskt uttryck i analyskartorna återkom problematiken med att information kring olika planer fanns i mycket varierande mängd. Detta berörde dels begränsad information angående genomförandetiden på planerna, men också brist på information angående vad planen skulle innebära. Exempelvis hittade vi på Huddinge kommuns hemsida en ungefärlig utbredning för bostadsområdet i som ska byggas av KF-bostäder och ett år angivet då de första boende förväntas flytta in (Huddinge kommun 2017a). Däremot fanns ingen information kring om det kommer att byggas i etapper eller möjliga sträckningar för kommande gator i det stora området och så vidare. Detta kan jämföras med Tangentvägen (Huddinge kommun 2016b) där vi fick tillgång till projekteringsritningarna eller planerna för den framtida resorten (Huddinge kommun 2013b)²² inne i Kungens kurva vilken enbart hade en uttalad vision för fastigheten. Utifrån denna mycket skiftande mängd information valde vi att förenkla planer med detaljerad information och låta illustrera

alla planerna grafiskt enkelt med en ungefärlig utbredning av projektet i planen. Enda undantaget är plananalyskartan vilken visar framtiden (*Figur 84*, se sida 47). I denna karta tilläts en större detaljrikedom baserat dels på planer där vi hade tillgång på mer information, dels på visionsbilder för projekten och dels principiella illustrationer. Detta för att ge en tydligare bild av hur strukturen i det framtida Kungens kurva kan komma att se ut.

7.3 VALET AV PLATSER

För att kunna arbeta med en mer omfattande temporär struktur valde vi att inte i detalj avgränsa exakt var alla möjliga platser och stråk för temporära förslag började och slutade. Fokus var istället att ta fram ett större antal platser och stråk för att visa på styrkan i en bred och anpassningsbar gestaltning. På så sätt kunde, om något inte kan genomföras på en specifik plats, fortfarande andra delar realiserats och den del som uteblivit omformas och uppstå någon annanstans. Det är också anledningen till att vi i analysen snarare förhöll oss till strukturer och de stora dragen än exakta platsers utbredning och utseenden. En specifik rumslik avgränsning av platser eller exakt dragning för stråk gjordes enbart för de platser och det stråk vilka vi utarbetade ett gestaltungsförslag för (se *Figur 89*, sida 50). Detta skedde således i ett senare skede och inte i det mer initiala övergripande arbetet med att utforma ett förslag för temporär struktur.

Stråken och noderna i den Lynchinspirerade analysen var det som påverkade förslaget till den temporära strukturen i särklass mest då vi valde att lägga stort fokus på existerande och kommande fysiska strukturer och hur vi vill påverka dessa. De platser som valdes ut som potentiella för temporär design låg inne i området, inte i utkanten, och hade viktiga funktioner för resten av området. De länkade samman viktiga strukturer och skapade naturliga samlingsplatser. Vi valde att arbeta utifrån Gehls (2010, ss. 34-35) bild av promenadstaden, en skala som är bristfälligt omhändertagen i Kungens kurva. Detta innebär att vi prioriterade större stråk över mindre för att öka densiteten av människor i de gynnade stråken. På så sätt ökar upplevelsen av densiteten av människor och aktivitet i hela området och problemen med de överdimensionerade utemiljöerna minskar (Gehl 2010, s. 63-67, 71). På samma sätt är det viktigt att människor samlas på platser som de vill stanna kvar och umgås på, och att dessa platser ska bli

²²Sara Andersson, *områdesstrateg, Huddinge kommun, möte, 2017-01-31*

livfullare (ibid.). Ett livfullare Kungens kurva skulle kunna bidra till att de nyinflyttades bild av området förändrades och att området också kan bli tryggare, hållbarare och mer hälsosamt.

7.4 BRUKARE

Kungens kurva har idag inga boende - de som vistas där är troligen mer engagerade i andra delar av staden än ett externhandelsområde som de endast sällan besöker. Som vi formulerat i avgränsningen såg vi också att Huddinge kommun kommer att tillgodose många av de grundläggande behov som kommer att finnas hos de framtida invånarna i Kungens kurva, exempelvis lekplatser och cykelbanor. I detta arbete har vi därför haft ett brukarperspektiv som fokuserats på att hantera de generella problem som finns för de som rör sig i området, såsom orienterbarhet och upplevda avstånd.

Genom att hantera de stora utmaningarna och strukturerna arbetar vi både för det befintliga och det framtida brukarna av Kungens kurva. Den föreslagna temporära strukturen har förutom direkt påverkan på den sociala och fysiska miljön även som mål att bidra till en förändrad uppfattning av Kungens kurva som område och stärka Kungens kurvas framtida strukturer. Från och med år 2022 förändras brukarbehoven mycket och om Huddinge kommun skulle välja att arbeta vidare med temporär design efter att de boende i området har flyttat in föreslår vi att dessa designelement ska utföras i samarbete med de boende. Detta ger dem chansen att sätta sitt eget avtryck på platsen och som en väg att försöka minska handelns dominans i upplevelsen av Kungens kurva.

I gestaltningen har brukarperspektivet yttrat sig både i val av platser och design. De platser som definierades som potentiella för temporär design och som viktiga platser för permanenta åtgärder valdes ut utifrån ett cykel- och fotgängarperspektiv. Valet att arbeta utifrån denna typ av brukarperspektiv i ett område som domineras av bilar grundade sig dels i Huddinge kommuns ambition om att minska andelen korta bilresor inom området samt i att förändra upplevelsen av området och dess karaktär. Vidare i gestaltungsarbetet anpassade vi utifrån brukarperspektivet vilken typ av vistelse som skulle finnas på vilken plats beroende på vilka behov vi identifierat att användarna har på respektive plats. Detta resulterade i att parkeringen blev en mer samlad plats för kort vistelse och Heron City en sekvens av platsbildningar för vila och väntan.

7.5 GENERELLA OCH OMRÅDESSPECIFIKA UTMANINGAR

De olika utmaningar som beskrivs i *Fördjupad översiktsplan Kungens kurva - samrådshandling, Programmet för den offentliga miljön i Kungens kurva, Handelsurbanitetsskalan* samt vår landskapsbeskrivning sammanställdes för att ge en så bred bild som möjligt av problematiken i området. Hur vi hanterade dessa och hur de står i relation till generella utmaningar för handelsplatser redovisas nedan.

7.5.1 Orienterbarhet och storskalighet

Både enligt vår egen analys av Kungens kurva och Huddinge kommuns beskrivning av området är den dåliga orienterbarheten och storskaligheten gemensamma definierade problem. Vi hanterade dessa genom att arbeta med mönster och möblemaning som står i förhållande till den mänskliga skalan och skapar tydligt igenkännbara orienteringspunkter. Den mänskliga skalan tar sig främst sitt uttryck i vår ambition att skapa mer ombonade och skyddade platser, samt platser som hade mer mänskliga dimensioner. Till exempel har vi arbetat på Heron Citys entréplats med att skapa skyddade sittplatser och tydliga gångstråk. På Parkeringen arbetade vi med möblemaning som skapade platskänsla och rumslighet på en annars öde plats, där har vi också arbetat med en mönsterbredd som står mer i förhållande till mänskliga kroppsmått: linjerna är breda som en fot eller en armlängd, inte en bil.

7.5.2 Bildominans och höga fordonshastigheter

Vi har generellt arbetat med bildominansen i området genom att utgå utifrån ett cykel- och fotgängarperspektiv. Det resulterade bland annat i att vi tog delar av parkeringarna i anspråk för fotgängarnas ändamål, men ändå valt att låta bilar och människor dela mycket av platserna genom att arbeta med zoneringsplaner där de ytor som används av bilar blir en del av den fullständiga gestaltningen (zon 1).

Vi har inte arbetat med problematiken i området angående höga bilhastigheter. Detta beror på att ingen av de platser vi valde att gestalta låg i anslutning till de platser där denna problematik är mest prominent i området. Undantaget till detta är den övergång som gångstråket har till Heron City där vi tillfört en ökad detaljrikedom och valt att mycket tydligt markera övergången i färg för att bilister ska reagera på att det är ett viktigt gångstråk och att de borde sänka hastigheten.

7.5.3 Bristande detaljrikedom och statiska miljöer

De höga fordonshastigheterna i Kungens kurva relaterar som tidigare nämnt till bristande detaljrikedom i miljön. Miljöerna är också monotona och statiska över tid. Här har själva idén med temporära inslag varit avgörande. Genom att skapa föränderliga och intresseväckande inslag som bara är närvarande över en viss tid har vi eftersträvat åtgärda denna tristess. Vi har också valt att arbeta med en detaljrikedom i gestaltningarna som är mer förknippad med den mänskliga skalan än dagens Kungens kurva. Här utgick vi ifrån Gehls (2010, ss. 40-44) diskurs om skala. Bland annat har vi strävat efter att skapa platser som fyller olika syften på håll och i närkontakt. Parkeringens höga möblemaning skapar en fyrbåk på håll som signalerar var i området du befinner dig men i närkontakt uppfattar besökaren att det också är en lummig plats att vistas på och passera genom. Likaså har mönstret på Heron Citys parkering både funktionen att vara ledande över området och uppmärksamhetsdragande från fönstren inne i gallerian. En fördel med att skapa en högre detaljeringsgrad i området är att en ökad komplexitet i gaturummet enligt Gehl sänker hastigheterna på vägar och ökar tryggheten och möjligheten till folkliv (Gehl 2010, ss. 43-44).

7.5.4 Stora upplevda avstånd

De stora upplevda avstånden för fotgängare inom Kungens kurva har vi främst arbetat med i gångstråket som gestaltats. Med enkla medel såsom bänkar och pollare har sträckan delats upp i etapper som skapar rytm. Avstånden mellan pollarna är 8-10 meter, väl inom avståndet att en person kan känna igen ansiktsuttryck på en annan person. Den tydliga gula linjen att följa, vilken har samma formspråk som övrig temporär design, binder samman de olika delarna av området på ett tydligt sätt. Avståndet mellan sittplatserna ska vara inom synfältet från varandra, 100m, för att skapa känslan av att stråket är befolkat. Vissa sträckor rör sig dock stråket på ett sådant sätt att sikten är skyddad och den visuella kontakten bryts mellan sittplatserna och då blir den gula linjens ledande funktion än viktigare.

På parkeringen har vi arbetat med upplevt minskade avstånd utifrån ett annat angreppssätt. Där har vi skapat ett landmärke och hållpunkt mellan andra redan existerande platser för att binda ihop dem till en sekvens av platser med stråk mellan. Denna skala syftar till att koppla ihop de två skalorna, dels Kungens kurvas överdimensionerade och dels Gehls mänskliga.

7.5.5 Relationen till handelsplatsernas generella problematik

De områdesspecifika utmaningarna i Kungens kurva kan liknas vid de generella utmaningar som handelsplatser står inför. Som tidigare redogjorts för menar Jerker Söderlind (2011, s. 327) att de framtida handelsområdenas största utmaning ligger i att lyckas kombinera storskalighet och volym mer andra funktioner såsom rekreation, boende, arbete samt informella och sociala mötesplatser vilka är öppna för en mängd olika aktiviteter. I många av dagens handelsområden finns en avsaknad av mötesplatser och aktivitet (Söderlind 2011, s. 300), och Kungens kurva är inget undantag. Gehl framhåller stadens funktion som mötesplats (2010, s. 19) och menar att i dagens spridda städer begränsar människor och aktiviteter men att stadsplanering har verktygen att förändra detta till det bättre (Gehl 2010, s.19). Detta utvecklar Söderlind (2011, ss. 325-326) i förhållande till handelsplatserna att dessa måste erbjuda en plats att vara på inte enbart handla på.

Storskalighet, stora upplevda avstånd, avsaknad av varierade funktioner är inte unika problem för Kungen kurva. Dessa större generella utmaningar har i vi hanterat i relation till de områdesspecifika utmaningarna i Kungens kurva då vi ansåg att anpassning till platsspecifika förhållanden skulle ge en mer hållbar design.

7.6 EN FLEXIBEL GESTALTNING

Behovet av anpassningsbarhet i en gestaltning som enkelt och snabbt ska kunna implementeras har satt några av de mesta grundläggande ramarna för gestaltningen: den ska vara övergripande och på en skissartad nivå. Detta ger flexibilitet till förändring och intrycket av att det fortfarande finns utrymme till denna förändring för de som vill påverka den. Mer exakta design- och konstruktionsbeslut fattas nära genomförandet. Gestaltningen ska vara tillräckligt lös för att vara en anpassningsbar, elastisk och resilient design.

Detta innebär att den flexibilitet som byggts in i planeringen, där vi har pekat ut platser och stråk och sedan gett exempel på utformning, öppnar för att andra designers kan komma in med andra perspektiv och komplettera på andra platser. Möjligheten finns därmed att arbeta mycket omfattande eller mycket begränsat med temporär design utifrån samma plan.

7.6.1 Zonering

Vi valde att arbeta med tre zoner i gestaltningen av platserna. Den yttersta av dessa (zon1) delas med bilarna, zon 2 är en mellanzon och i zon 3 är bara människor välkomna (se *Figur 90*, sida 51). Att arbeta med denna typ av zonering har både fördelar och nackdelar. Det största problemet är att den kan medföra en viss otydlighet för bilister och fotgängare angående var de får vistas. Om inte zoneringen blir tydlig kan det sluta med att ingen vistas på platsen någon längre tid. Ett annat problem med zoneringen är att fotgängare och bilar kommer tätt inpå varandra, en aspekt som måste tas stor hänsyn till i gestaltningen. Den största fördelen är anpassningsbarheten, möbler kan förflyttas till andra delar av den gemensamma ytan och fortfarande vara en del i samma gestaltning eftersom att de är en del av samma gemensamma golv.

7.6.2 Låg genomförandetröskel och den ekonomiska aspekten

Den ekonomiska aspekten av detta arbete hade kunnat bli mycket stor, men eftersom vi valde att låta gestaltningarna endast vara övergripande och främst förmedla karaktär snarare än exakta materialval, gjordes ingen djupare utredning för eventuell kostnad för förslagen. För att ändå gynna flexibilitet i designförslagen strävade vi efter att de skulle vara möjliga att realisera med enkla medel. Vid ett eventuellt förverkligande av förslagen finns utrymme att bestämma materialval utifrån byggherrens ambition eller projektets budget. Detta var viktigt då en av de stora styrkorna med temporär design är den låga genomförandetröskeln (Orcutt 2016, s. 4). Det är billigt, enkelt, ger omedelbart effekt och markägaren förbinder sig bara över en kort tid. Åtgärden ska vara enkel men effektiv. De anspråkslösa verktygen och materialen gör det också enklare att bygga om och anpassa designen allteftersom. Detta innebär att materialval för designförslag inte bara måste göras baserat på uttryck, utan också på materialkostnad och beräknad tid som designen ska användas och mängden underhåll som bedöms rimligt.

7.6.3 Begränsning för när ny information slutade tas in

Vi drog en gräns för att ta inte ny information när vi började gestaltningen och från den tiden fram till examensarbetets avslutande skedde det vissa förändringar i planerna som vi valde att inte ta hänsyn till. Vi var tvungna att ge oss själva en utgångspunkt för gestaltningarna och avsluta planen över den temporära strukturen. Dessa planförändringar är därför utanför vår avgränsning och redogörs inte för i detta arbete.

Vår gestaltning hade troligen påverkats av nyare information, men vi valde istället att göra förslagen mer skissartade och flexibla för att de skulle kunna anpassas till planernas framtida förändringar och inte behöva förkastas. Vi gjorde dessutom bedömningen att ett tillfälligt element rimligtvis inte borde få uppta lika lång tid till gestaltning och därigenom lika mycket resurser som ett mer permanent inslag. Vår gestaltningsprocess kunde därför inte ständigt förlängas varje gång ändringar skedde i en plan.

Ändringarna som skedde för vissa planer förstärker vikten av anpassningsbarhet och vikten av att jobba på flera fronter i gestaltningen. Det bör finnas alternativ i en gestaltning av den här typen eftersom situationen kan förändras.

7.7 TRIVALENT DESIGN I KUNGENS KURVA

I den Thompsoninspirerade analysen var sociala och estetiska värden överordnade de biologiska. Detta då vi ansåg att bäst effekter inom den tidsram vi arbetade med kunde uppnås just med de estetiska och sociala funktionerna. Vi menar att de biologiska funktionerna kräver en längre tidsram och större inverkan på den fysiska miljön för bättre effekt. Av de övriga två såg vi de sociala strukturerna som de viktigaste i Kungens kurva för att underlätta och förändra för människor som rör sig i området. Estetiken såg vi som ett medel för att uppnå dessa nya sociala strukturer. Alla värden skulle dock finnas med. Vi har, precis som Thompson (2000, s. 133) observerar ofta sker, prioriterat de sociala aspekterna.

Den prioriteringsordning som vi utgick ifrån av Thompsons värden måste stå i förhållande till den tidsram vi hade att arbeta med. Hade vi arbetat med ett annat område och en längre tidsram hade en sådan prioriteringsordning sett mycket annorlunda ut.

7.7.1 Effekter av gestaltningen - Sociala

En viktig aspekt är den temporära designens, och de permanenta ombyggnationernas, förmåga att förmedla att området har fått en ny karaktär för de som ska komma att bo där. Att området inte längre är ett kommersiellt ingenmansland utan att en lokalbefolkning kommer att tillkomma eller har gjort det.

Utmaningen med att kombinera sociala mötesplatser för dessa ny boende och besökare med handel har hanterats genom att

underlätta för nödvändiga aktiviteter och försöka främja de frivilliga och sociala som beskrivs av Gehl (2010, s. 18). Detta gjordes genom att gynna fotgängarnas rörelsestråk mellan viktiga noder samt genom att skapa platser där de kan välja att uppehålla sig och där de har god översikt över annat som pågår i området. De sociala aktiviteterna influerade gestaltningarna genom vår strävan att de utvalda platserna i anslutning till noder eller viktiga korsningar skulle bli mötesplatser och naturliga platser för aktiviteter. Vi eftersträvade att göra platserna välkomnande och livfulla samtidigt som de är trygga, hållbara och hälsosamma. Den sociala aspekten fanns även, som tidigare sagt, med i åtanke då förslaget för den temporära strukturen utarbetades.

7.7.2 Effekter av gestaltningen - Estetiska

En viktig egenskap för vår gestaltning var att den skulle kommunicera områdets förändring och skapa en ny visuell karaktär. På så sätt skulle vi förmedla den framtida visionen för området och att det är ett område i förändring. Vi ville arbeta med ett koncept, för designförslagets estetiska utformning, som relaterade till hur området kommer att förändras under omvandlingsperioden, varför vi valde konceptet vardag. Vardag skulle förenklat uttrycka hur vardagen i området skulle komma att förändras och gå från bildominerat till ett område som man bor i. En annan viktig aspekt var att designen skulle kontrastera mot den grå miljön runt om, varför vi valt att arbeta med klara starka färger. Resultatet utifrån vårt koncept blev designförslag vilka är mycket kraftfulla i sina estetiska uttryck och som drar uppmärksamhet till sig. Vi ansåg detta vara styrkor i förslagen. I ett område som Kungens kurva menar vi att färgstarka element krävs för att designförslagen kunna konkurrera med omgivande storskaliga struktur.

7.7.3 Effekter av gestaltningen - Biologiska

De biologiska värdena är de som fått minst utrymme i denna gestaltning. Ett val som kan ifrågasättas då en av anledningarna till att Kungens kurva upplevs som så monotont är de stora parkeringshaven och bristen på grönska. Vi gjorde detta val av ett flertal anledningar. Kungens kurva ligger i anslutning till motorvägen, en biologisk barriär som inte planerar att överbyggas inom Kungens kurva. Vidare omges Kungens kurva av ett stort naturreservat som skapar en länk runt området i söder. Det finns inga naturliga platser för biologiska länkar inom området som enkelt skulle kunna stärkas på en temporär basis. Då genomförandetröskeln för designen ska vara låg valde vi att inte arbeta med att bryta upp asfalt och anlägga

planteringar. Vidare är de tidsperioder vi gestaltade inom för korta (3-4 år) för att etablera grönstrukturer med en stark inverkan på ekosystemet runt om. Inom denna tidsram kan träd inte förväntas etablera sig och få någon nämnvärd tillväxt. Därför föreslog vi klättrväxter, perenner och snabbväxande buskar för att skapa grönska på platser. Den biologiska strukturen skiljer sig från de sociala och estetiska då den är trög i sin utveckling och på så sätt inte lika lätt hänger med i den temporära designens snabba förändringar. De biologiska strukturerna lämpar sig snarare i de permanenta lösningarna i Kungens kurva för att tillgodose tid för etablering och tillväxt. Detta innebar således inte att denna aspekt bortsågs ifrån, men att den stod underordnad de två andra.

7.8 MEDBORGARDIALOG OCH STADSPLANERINGSSTRATEGIER I KUNGENS KURVA

Temporär landskapsarkitektur associeras ofta med medborgardialog, medborgardrivna projekt och gräsrotsrörelser. Temporär landskapsarkitektur kan vara ett sätt för medborgarna att påverka områdets framtida långsiktiga utveckling (se avsnitt 3., sida 18-25, framförallt 3.2.2., sida 21, och 3.2.6, sida 23-24). Detta var inte aktuellt i vårt arbete med Kungens kurva. Det berodde till största del på att det inte finns några bosatta i området som kan intervjuas, engageras eller ges möjlighet till dialog. Då många av de planer vi granskat dessutom redan varit ute på samråd eller rentav antagits, ansåg vi att en ny medborgardialog inte var nödvändigt.

Utifrån förutsättningarna för vårt arbete och de områdesspecifika förhållandena i Kungens kurva fanns det inte heller möjlighet för oss att utreda hur de olika strategierna för att inkorporera temporär design eller temporär användning skulle kunna användas i Kungens kurva. Vi kunde emellertid konstatera att då Kungens kurva saknar lokala invånare och dess främsta användare är externhandlare från andra delar av Stockholm måste temporära projekt initieras och drivas av andra aktörer exempelvis kommunen eller fastighetsägare. Oswalt, Overmeyer och Misselwitzs strategi vilken de kallar *exploit* utgår från att en tredje part initierar den temporära användningen för att främja sina egna intressen (Oswalt, Overmeyer & Misselwitz 2013, s. 229). I vårt fall kan den tredje parten tolkas som vi själva i strävan efter att förändra området under ombyggnadsperioden. Det är en strategi som gynnar både medborgare och fastighetsägare då den fokuserar

på att öka stadsliv och på att locka människor, och därmed konsumenter, till platsen (ibid.). Beroende på vem eller vilka den tredje parten är kan motivet och den primära gruppen som gynnas skifta. I detta arbete har vår intention varit att främst gynna stadslivet och människorna som vistas i området.

I externa handelsområden såsom Kungen kurva, där marken i stor utsträckning är privatägd och inte kommunalt ägd, är fastighetsägarnas engagemang och inställning avgörande för möjligheten att genomföra temporära initiativ. Fastighetsägarna måste inte nödvändigtvis vara initiativtagare eller drivande i de temporära projekten, men samförstånd och visst samarbete är likväl en förutsättning. Då vi har arbetat direkt mot kommunen och främst på ett teoretiskt plan har vi inte haft någon dialog med markägarna utan de får om de önskar ta del av vår gestaltning som ett dialogmaterial. I händelsen av att Huddinge kommun går vidare i arbetet med temporär landskapsarkitektur i Kungens kurva är engagemang från fastighetsägarna nödvändigt i de fall då marken för den temporära designen är privat. Dessutom ser vi inte några hinder för att fastighetsägare i Kungens kurva skulle kunna använda temporära inslag som verktyg för att skapa ett större underlag för sina respektive verksamheter. Detta förutsatt att de temporära inslagen i sig själva inte blir primärt kommersiella.

Eftersom vi ser många styrkor i medskapande och projekt som förankras i medborgarna menar vi att om Huddinge kommun efter år 2022 vill fortsätta driva temporära inslag i Kungens kurva bör dessa utformas i samarbete med de nyinflyttade invånarna i området. Tillsammans med medborgarna finns det ett antal olika strategier som kan användas, bland andra *enable*, *initiate*, *formalize* eller *coach*. Av dessa strategier är *coach*, enligt oss, troligtvis den mest lyckade strategin från och med 2022. Kommunen kan genom att använda *coach* ta en mer aktiv roll som drivande för de temporära inslagen om inget eget initiativ tas av medborgarna.

7.9 ALTERNATIVA METODER FÖR TEMPORÄR DESIGN

Under arbetets gång har vi valt bort ett antal metoder och angreppssätt i arbetet med temporär design, vissa av dessa uteslöts på grund av områdesspecifika förhållanden i Kungens kurva, andra har valdes bort efter mycket övervägande.

7.9.1 Alternativa kategorier av temporär användning

Oswalt, Overmeyer och Misselwitzs (2013, ss. 32-33) olika kategorier av temporär användning gav mycket inspiration till vårt vidare arbete med temporär design för långsiktiga effekter, men vissa av kategorierna ansåg vi inte skulle fungera utifrån förutsättningarna i Kungens kurva. Dessa var:

Displacement (Oswalt, Overmeyer & Misselwitz 2013, s. 51). Denna kategori valdes bort då målet med arbetet inte var inte att tillfälligt flytta permanenta funktioner.

Impulse: Denna kategori av temporär användning genererar nya icke förutbestämda funktioner (Oswalt, Overmeyer & Misselwitz 2013, s. 39). Ett temporärt inslag kan därför inte per definition kategoriseras som *Impulse* förrän den temporära användningen avslutats och dessa nya icke-förutbestämda användningar tillkommit. Vi hade därför svårt att hitta inspiration från denna kategori till våra designförslag.

Consolidation: Då fokus för arbetet inte var att utreda hur de temporära strukturerna skulle etableras och bli långtidsanvändning (Oswalt, Overmeyer & Misselwitz 2013, s. 41), valde vi bort denna kategori. Däremot har vi identifierat att det finns möjlighet för Huddinge kommun att arbeta vidare med det temporära på detta sätt om de så önskar.

Free-flow (Oswalt, Overmeyer & Misselwitz 2013, s. 37).

Detta är en mycket användbar teknik när de delar som används för att bygga upp platsen inte är platssecifika utan snarare en byggsats som kan omformas för varje plats. Vi valde att inte arbeta med denna teknik då förflyttningen av fasta element över ett stort område som har problem med orienterbarhet och kontinuitet skulle kunna vara förvirrande för de som endast sällan vistas i området (den stora gruppen externhandlare).

7.9.2 Design genom utvärdering eller etapper

På *Ile de Nantes* har man använts sig av en typ av temporär design där designförslag görs, implementeras, utvärderas och sedan utvecklas (Diedrich & Dahl 2016, s.78). Om möjligheten till en lång och konsekvent hantering finns anser vi att detta en mycket bra metod. På grund av arbetets tidsmässiga begränsning, där vi inte hade möjlighet eller tid att låta en plats etableras, utvärderas och sedan göras om, valde vi istället ett mer linjärt angreppssätt där utvecklingen av platserna

förutbestämdes. Den temporära designen fick därmed ett antal faser som triggas av händelser i sin omgivning. En ny väg in till platsen öppnas, ett torg invigs, en ny hållplats tillkommer, ett område stängs av för ombyggnation och så vidare.

7.9.3 Kortare men fler temporära inslag

I vår utgångspunkt för hur länge en temporär design skulle stå utgick vi ifrån att besökare som är i Kungens kurva ska kunna se samma temporära design ett par gånger och formulerades dessutom till att den temporära designen skulle finnas kvar tills dess att den ersattes av en mer permanent lösning. En annan väg att gå hade varit att göra många fler men kortare temporära designinslag i området där olika besökare får se olika inslag vid olika besök. Denna höga frekvens av byten av design skulle dock i Kungens kurva inte bidra till den känsla av kontinuitet som vi ville skapa. Men då vi anser att upplevelsen av kontinuitet är platsspecifik och även relaterat till skala, måste vårt angreppssätt om det implementeras på en annan plats anpassas till de nya tidsramarna och till den nya platsens förutsättningar. Dessutom måste ett beslut fattas i fråga om kontinuitet är en önskad egenskap.

7.9.4 Kortvarig temporär design

Temporära inslag vilka Overmeyer refererar till som “fleeting, transitory events that reside only for a moment in the city” (Overmeyer 2007, s. 18) och snabba förändringar genom kortvarig temporär design ser vi som ett verktyg för att provocera och jaga bort den monotoni som kan drabba en stadsdel som stagnerat. Det är ett sätt att påminna om och utnyttja platsens potential. Det är ett sätt att utmana och diversifiera stadsrummen. Som Zimm (2016, s. 7) påpekar kan deras syfte variera från att undersöka ett fenomen, möjligheter eller användning i urbana miljöer, eller som i exemplet med *Blue stick garden* (Claude Cormier + Associés 2017) att bli ett tillfälligt estetiskt inslag.

Vårt val av att inte arbeta med temporär landskapsarkitektur baserad på korta tidsperspektiv påverkade arbetet mycket och grundande sig i att vi ville skapa en stabilare struktur i ett område som kommer att förändras mycket under en lång tid. Vi strävade efter långsiktiga effekter och ville snarare skapa kontinuitet och orienterbarhet under ombyggnationen än utmana dagens platsanvändning.

7.9.5 Långvarig temporär design

I de riktigt långa tidsperspektiven menar vi att det temporära och det permanenta ofta flyter samman. Som vi tidigare nämnt kan exempelvis sociala och gröna strukturer som i Michel Devignes *Intermediate natures* sättas igång långt innan för att etablera sig innan de får sin slutgiltiga form (Corner & Tiberghien 2009, s. 41). Denna typ av temporär användning skiljer sig mycket från de korta tidsperspektiven, inte bara i form utan också i syfte. I Köpenhamn kan de vara en del i att förbereda inför en stor stadsomvandling (Köpenhamns Kommun u.å., s. 8) och vi ser generellt att de syftar mycket till att etablera och på lång sikt förändra och inte att undersöka, experimentera eller ifrågasätta. De har också en evolutionär form som inte finns på korta tidsperspektiv, där en sak leder till något annat som utvärderas och skapar något annat osv. *Urban akupunktur* är ett sätt att arbeta med denna metod.

Under långa tidsperspektiv finns fördelen med att kunna arbeta grundligt med gröna strukturer och biologiska värden. Dessa strukturer kan i sin tur nyttjas för att utgöra en grund för framtida strukturer och rama in kommande bebyggelse och platsbildningar (Cilliers et al 2015, s. 354). Detta menar Cilliers (ibid.) är en viktig del i *placemaking* och ett arbetssätt för proaktivt och medvetet skapande av platser. Arbeten med att skapa trygga miljöer och förändrade förhållanden för besökaren till omgivningen menar vi kan med fördel utföras under längre tidsperioder.

De arbetssätt som redogörs för i avsnitt 3.2.4., Långvarig temporär design, lade tillsammans med Thompsons trivalenta design i stor uträkning grunden till vilken *typ* av långsiktiga effekter vi strävade efter i Kungens kurva. Implementeringen av dessa idéer begränsades av att vi inte hade möjlighet att nyttja samma tidsspänn som förebilderna och därför var tvungna att anpassa oss efter de tidsramar vi hade till förfogande, primärt en 4 årsperiod. Utöver detta var vi också tvungna att anpassa oss efter att Kungens kurva redan är ett etablerat område som skulle fortsätta att vara i bruk under hela utvecklingstiden.

7.9.6 Alternativ till landskapsarkitektur

Temporär landskapsarkitektur är inte det enda alternativet för temporär design. Temporär konst, event, marknader eller installationer är alla exempel på temporär användning av rummet som skulle kunna införlivas i en temporär struktur, liknande den som tas fram i detta arbete. Den temporära

struktur som sammanfattas i *Figur 88*, sida 48, kan ligga till grund för andra typer av temporär användning i Kungens kurva än temporär landskapsarkitektur. Genom att blanda olika typer av temporär användning och design skapas en högre variation av inslag och därmed ett mer komplext stadsrum. Detta skulle ytterligare kunna avhjälpa den monotoni och det statiska tillstånd som är problematiska i området. Möjligheten att använda olika typer av inslag efter samma temporära struktur gör också planen mer anpassningsbar och flexibel inför förändrade behov och målsättningar i Kungens kurva.

Alla typer av temporär användning eller design är troligtvis inte lämpliga för alla platser eller stråk, varför en platsspecifik utredning av vilka alternativ som är gångbara bör göras. Om en annan designmetod än temporär landskapsarkitektur används måste utredningen anpassas därefter.

7.10 LÅNGSIKTIGHET I DET TEMPORÄRA

En av de starkaste anledningarna till att använda sig av temporär design på ett långsiktigt sätt är tidsmässig. Som designer och markägare kan du då utnyttja potentialen i ett område under den tid innan eller samtidigt som det byggs om. Du kan skapa värden under omvandlingstiden. Dessa kan vara sociala, biologiska eller ekologiska. De kan förankra visionen för området i både i den fysiska miljön och dess brukare (Saaby 2012, s. 20). Det kan även finnas ekonomiska incitament och rent monetära värden kan genereras genom att skapa platskänsla som påskyndar området utveckling, drar människor till sig och på så sätt skapar kommersiellt underlag (Bishop & Williams 2012, s. 40). Människor kan lockas till tidigare obesökta eller underanvända platser och på så sätt forma nya sociala strukturer som stärker de kommande strukturerna på platser (Saaby 2012, s. 19). Idéen med att börja direkt istället för att planera allt från början kan föra med sig energi och oväntade värden till platser som annars skulle stå tomma (Bishop & Williams 2012, ss. 40-41).

Att enbart arbeta med kortvarig flyktig temporär design som inte lämnar några spår efter sig på platsen för dess uppförande ka endast gynna en plats i stunden eller möjligtvis väcka debatt på samhällsnivå. Vi ser inte att det ger några lokala effekter mer än att tillfälligt motarbeta monotoni i staden. Vi vill därför uppmuntra till att gestalta temporärt men med långsiktiga effekter och därigenom utnyttja potentialen hos det temporära. Detta innebär att gestaltaren måste kunna hålla flera olika tidsperspektiv i tanken. Den temporära lösningen bör inte bara bidra till den nuvarande situationen utan också ge långsiktiga effekter som gynnar området på sikt. Likaså kan den inte bara fokusera på områdets framtida strukturer och ignorera dagens. Båda tidsperspektiven måste sammanfogas för bästa möjliga effekt. Den största problematiken för detta tankesätt menar vi är planprocessens osäkerhet, varför det långsiktiga målet hela tiden kan förändras eller anpassas.

7.10.1 Den flexibla staden

I den flexibla och fyrdimensionella staden sker snabba på förändringar (Bishop & Williams 2012, s. 19), varför tidlöshet kanske inte alltid är eftersträvarsvärt. De flesta aktiviteter i en stad idag är mer eller mindre temporära och överlagrade (Bishop & Williams 2012, s. 3). I en så föränderlig värld borde vi inte ständigt arbeta mot en slutgiltig produkt

(Bishop & Williams 2012, s.19) utan vara mer flexibla och anpassningsbara för att resultatet ska bli behovsanpassat och mer aktuellt. Med detta menar vi inte att planprocessen automatiskt och reflektionslöst ska kortas ner. Vi menar inte heller att skynda på byggen utan kontrollinstanser eller överklagandemöjligheter från medborgare utan snarare att lämna öppet dörrar för alternativ och egna initiativ. Det temporära är ett lättare sätt att testa nya metoder, material eller användningar (Zimm 2016, s. 12), då ingen förbinder sig över en alltför lång tidsperiod, utan underlag och intresse kan utvärderas innan en permanent installation implementeras.

Det temporära innebär följaktligen att man kan experimentera med olika lösningar under kortare tidsperioder, kan se vad som fungerar bäst i den här kontexten, med de här förutsättningarna, tidsramarna och de här brukarna. Detta är att dra fördel av det temporära som metod. Det temporära är i sig intressant då det är exklusivt i den meningen att det kan vara flyktigt och tillfälle måste tas för att hinna uppleva det. Temporär design ger möjligheten att öka förståelsen för platsen eller området och dess brukare (Zimm 2016, s. 7). Som starkast menar vi att det kan det underlätta integration och skapa kontakt mellan staden och lokala initiativ (Zimm 2016, s. 13).

Att arbeta temporärt kräver enligt Orcutt (2016, ss. 3-6) ett nytänkande byråkratiskt arbetssätt inom kommuner, och Köpenhamns kommun ser svårigheterna i att ställa samma krav på temporära som permanenta förslag (Köpenhamns Kommun u.å., s. 12). Vi menar att även design- och analysmetoderna bör utvärderas. Med utgångspunkt i vårt arbete anser vi att det krävs ett situationsanpassat arbetssätt för att genom analys och gestaltning skapa en flexibel design som kan varieras utifrån skiftningar i den fyrdimensionella flexibla staden. Vi valde att i Kungens kurva tillämpa en bred front i analys, men med platsspecifika designförslag, men vi ser också fördelar med andra tillvägagångssätt såsom designförslag vars utformning tillåter att de kan implementeras på flertalet olika platser beroende på hur den omgivande staden utvecklas.

7.10.2 Ett komplement till generalplanen

En temporär design bör aldrig vara en ren funktionslösning eller nödlösning (Ferreri 2015, s. 185) eftersom många av dess styrkor då går förlorade. Den kan aldrig heller ersätta en generalplan utan bör fungera parallellt med denna (Saaby 2012, s. 19). Temporär design menar vi kan likt *urban akupunktur* genom små (eller större) lokala designförslag, som vitaliserar platser, skapa möjligheter för ny design. Situationer

kan förbättras snarare än lösas, och problem lindras snarare än botas (Houghton, Hee-Jeong Choi & Lugmayr 2015, ss. 1-2).

Vi vill likt Ferreri (2015, s. 185) betona att permanenta problem behöver en permanent lösning. Temporära element kan aldrig vara en stad i sig (Bauman 2012, s. 15). Runt om det anpassningsbara och flexibla måste det finnas stabila ramar som ger stöd åt förändringarna. Temporär design kan således inte ersätta men komplettera.

Dessa idéer om det temporära som ett komplement och lindring snarare än slutgiltig lösning har i vårt arbete tagit sig i uttryck genom att vi relativt tidigt formulerade villkoret att om det inte går att identifiera en bortre gräns den temporära designen bör en permanent lösning planeras eller utarbetas omedelbart. Alternativt bör den temporära designen vara ett medel för att testa en utformning eller funktion för att sedan utvärderas. Det resulterade i att vi identifierade ett antal platser vilka vi ansåg borde få permanenta åtgärder omedelbart eller om inte annat planläggas för permanenta insatser (*Figur 55*, sida 38). Dessa platser, vilka är viktiga entréer till Kungens kurva för fotgängare och cyklister, har trots sin vikt ingen planerad ombyggnation och initialt identifierades de som möjliga platser för temporär design. Däremot såg vi inget lämpligt slut för då den temporära designen skulle avvecklas, varför vi bedömde att de bör åtgärdas permanent och endast om denna permanenta åtgärd bestäms till ett senare datum bör en temporär design implementeras här. Temporär design kan vara ett sätt att informera, inspirera och motivera ytterligare planering som stärker stadslivet, men bör se som lindring och inte ett botemedel.

Att utreda hur kommuner och andra stadsplaneringsorgan kan komplettera generalplanering och områdesplanering med temporära inslag bedömde vi inte låg inom ramarna för detta examensarbete. Vi kunde emellertid i Oswalt, Overmeyer och Misselwitzs olika strategier befästa vår uppfattning om att lyckade temporära projekt även kan drivas utan initiativ från medborgare, vilket för Kungens kurva fram till år 2022 är troligast tänkbara alternativ. Strategierna ansåg vi därför utgjorde ett passande komplement i vårt arbete. Oswalt, Overmeyer och Misselwitz har lagt en god grund för hur det temporära kan planeras och inkluderas i staden och bredden på strategierna möjliggör applicerbarhet på en mängd olika situationer, men vi vill understryka att strategierna alltid måste anpassas till och utvecklas utifrån de situationens specifika förutsättningar.

7.10.3 Hållbarhet och temporär design

Vi hade som utgångspunkt i arbetet att det är möjligt att gestalta temporärt och hållbart och vi ser även efter gestaltningens avslutande inga olösliga motsättningar eller konflikter mellan temporär design och ett hållbarhetsperspektiv. Då temporär design kan anpassas efter tid, ger möjlighet att testa, samt att olika typer av hållbarhet kan gynnas med olika metoder finns ett flertal vägar för att nå en hållbar design. Biodling eller andra av människan hanterade ekosystemtjänster skulle kunna läggas in i en temporär design. Tjänsten skulle då kunna testas och utvärderas under en kortare period för att sedan potentiellt göras permanent på platsen eller en närliggande plats om systemet förefaller fungera väl. På samma sätt kan andra hållbarhetsaspekter hanteras, till exempel skulle sociala funktioner såsom mötesplatser kunna tillföras temporärt. Detta måste ses som mer hållbart än en omedelbart permanent lösning där mer resurser investeras och som därefter inte utvärderas och utvecklas eller avvecklas efter behov. Även i ett hållbarhetsperspektiv är således det temporäras största fördel dess flexibilitet; de enkla medlen och snabba besluten gör att funktioner kan förändras fort efter efterfrågan och behov. Den ekonomiska hållbarheten gynnas också av den låga genomförandetröskel som det temporära innebär. Ett projekt som ska vara enkelt att realisera kan inte bli alltför kostsamt i någon av projektets faser, varken i planering, gestaltande, materialval, eller genomförande. Även i vårt arbete, vilket inte fokuserat på den ekonomiska aspekten, kan vi konstatera att kostnaderna alltid bör vara i relation till målen och ambitionerna med projektet.

7.11 SAMMANFATTANDE SLUTSATSER

Nedan redovisas slutsatser vi baserat på vårt arbete dragit angående att arbeta temporärt och vårt arbetes eventuella applicerbarhet på andra områden.

7.11.1 Att arbeta temporärt

Valet i hur temporär design ska utformas och användas grundar sig i att gestaltaren eller planeraren har en tydlig bild av svaren på ett antal frågor:

- Kommer jag att arbeta i samarbete med medborgare i området?
- För vem kommer jag att designa? Vilka är min målgrupp?

- Finns det existerande temporära initiativ?
- Vilka tidsspänn handlar det om? Vilka typer av strukturer hinner etablera sig?
- Vilka är områdets utmaningar? Vilka är områdets/ användarnas behov?
- Varför arbetar jag temporärt och inte permanent?

Utifrån svaren på dessa frågor kan planeraren välja en övergripande strategi för hur kommunen ska inkorporera temporär design i området och vilken typ av temporär design som ska gestaltas. En god utgångspunkt är de strategier och kategorier som Oswalt, Overmeyer och Misselwitz har tagit fram. Beroende på tidsperspektiv och fokus i den temporära designen kan gestaltaren då välja en strategi och eller kategori som till olika grad gynnar den estetiska, sociala eller ekologiska aspekten. Strategier och kategorier ser vi kan med fördel kombineras. Som vi tidigare påpekat måste dock arbetssätt, mål och ambition vara anpassade till de situations- och platsspecifika förutsättningarna. Oswalt, Overmeyer och Misselwitz menar vi ger inspiration snarare än instruktioner som ska följas.

Vi delar samma uppfattning med Orcutt (2016, ss. 3-6) som menar att de medel som används för att åstadkomma temporär design med fördel kan vara blygsamma. Målad asfalt, enkla utomhusmöbler och planteringslådor har använts i många projekt (ibid.). Den då låga kostnaden minskar den ekonomiska barriären vilket också sänker tröskeln för genomförande. Enkla projekt kan implementeras och vid behov byggas om. Dess status som temporärt gör det enklare att förändra, ta bort eller lägga till designen beroende på gensvar och behov.

En del av problematiken med att inkorporera temporär design i ett externt handelsområde såsom Kungens kurva är att marken inte är kommunalt ägd. En förutsättning för att initiativet ska genomföras på ett lyckat sätt är då att mark- eller fastighetsägarna är engagerade och positiva. En god dialog och anpassningsbarhet till deras önskningar är därför en av förutsättningarna för att en gestaltning ska genomföras. Samtidigt vill vi likt Ferreri (2015, ss. 184-185) poängtera att även om lönsamhet inte helt måste uteslutas så bör temporära projekt inte enbart ha kommersiella syften. Då marken som de temporära designen står på privat mark skulle den kunna vara mer känslig inför ändrade intressen angående vad marken ska användas för. Detta ser vi dock inte som en anledning till att välja bort en viktig plats eller stråk bara för att det står på privat mark. Snarare bör vikten av detta stråk eller plats kanske lyftas fram för markägaren.

Sammanfattningsvis kan vi likt Ferreri (2015, ss. 182-185) konstatera att det temporära arbetssättet innebär till stor del att hantera både stadsplanerarnas mål och medborgar- och brukarbehov i kombination med fastighetsägarnas vinstintressen.

7.11.2 Applicerbarhet på andra områden

Arbetet med temporär design i Kungens kurva, en extern handelsplats med stora likheter till andra stora externa handelsplatser, skulle potentiellt skulle kunna fungera exemplifierande. Problematiken med monoton, skorskalighet och bildominans är på intet sätt unika för just denna externa handelsplats och med dagens urbana utvidgande kommer fler och fler liknande platser att möta samma utmaning med stadsomvandling till bostäder (Sveriges Radio 2011). De områdesspecifika utmaningar vi identifierade för Kungens kurva, dålig orienterbarhet och storskalighet, bildominans med höga hastigheter, bristande detaljrikedom och statiska miljöer samt stora upplevda avstånd, har i detta arbete i stor grad hanterats med Jan Gehls teorier som verktyg. Hans idéer om hur stadsrum ska sammankopplas (Gehl 2010, ss. 63-67), hur människor ska koncentreras till utvalda platser och stråk (ibid.), hur detaljrikedom och hastighet är sammankopplat (Gehl 2010, ss. 43-44) och hur miljöernas utformning påverkar den livliga staden (Gehl 2010, ss. 20-23) menar vi är tillämpbara på liknande områden som Kungens kurva och delar i vårt angreppssätt kan således ligga grund för liknande projekt i storskaliga externa handelsområden.

Utöver Jan Gehl använde vi oss av ytterligare etablerade och brett accepterade teorier: Ian Thompons trivalenta design och Kevin Lynchs uppfattning av staden. Även dessa teorier menar vi är generella och anpassningsbara i den utsträckning att de appliceras i åtskilliga situationer. Hur vi har inspirerats av dem i detta arbete och hur de bidragit till att identifiera var och hur temporära strukturer kan utformas bedömer vi även kunna ligga till grund i andra arbeten med temporära design. Om metoderna och analyserna från detta arbete ska tas som en utgångspunkt måste de dock likt Oswalt, Overmeyer och Misselwitzs kategorier och strategier anpassas till den specifika platsen och dess utmaningar. Vårt arbetssätt anser vi kan ge inspiration men aldrig överföras i sin helhet till andra situationer. Våra designförslag är områdes- och platsspecifika och vi bedömer att de därför inte kan uppföras på annan plats än de utformats för. Däremot kan de likt vårt arbetssätt

inspirera till utformning av andra stråk eller parkeringsplatser. Vi ser gärna att arbetssättet med temporär design för långsiktiga effekter utvecklas vidare och vi vill återigen lyfta att temporär design är väsensskilt från permanent design och att dess fördelar bör tas tillvara på i användningen. Däremot får det temporära inte betraktas som en universallösning och temporär design får inte ersätta andra insatser. Finns det ingen tydlig bild av hur länge designen ska stå eller när den ska utvärderas bör en mer permanent lösning hittas istället.

7.12 DEN EGNA PROCESSEN OCH PERSPEKTIV

Under arbetets gång har vi reflekterat över vår egen process och det är några aspekter vi särskilt vill lyfta. Inledningsvis gick arbetet i stor utsträckning ut på att söka information om omvandling av externa handelsområden och temporär design. Här mötte vi svårigheter i att hitta källor som direkt relaterade till vårt arbete: konkreta exempel på externhandelsområden som inkorporerat bostäder eller långsiktighet i det flyktiga temporära. Det blev därför nödvändigt för oss att själva bedöma vilka teorier vi ansåg kunna kombineras med temporär design, något vi i efterhand menar ger arbetet en ökad bredd, men som vi då upplevde begränsande.

En annan utmaning var steget från den i vårt fall mycket omfattande analysen till gestaltungsfasen. Gestaltningen av våra tre designförslag skedde senare än väntat, vilket delvis var ett resultat av vår process och delvis ett principiellt beslut. Att arbeta temporärt har för oss inneburit att analyser utförts i en mängd olika tidsperspektiv och under processens gång har ny information tillkommit vilken vi tvingats fatta beslut om vi ska ta hänsyn till eller inte. Att lämna analysfasen var därför svårt då vi kontinuerligt upplevde att de behövde revideras. Det omfattande grundarbetet upplevde vi emellertid underlättade gestaltungsarbetet i att det blev väl förankrat i analys, teorier och områdets och platsens specifika egenskaper.

I förhållande till vår egen process vi vill även lyfta vår egen utgångspunkt och perspektiv som landskapsarkitektstudenter och individer i samma ålder och med en snarlik bakgrund. Våra huvudsakliga källor speglar de förebilder som presenterats för oss under vår utbildning. Perspektivet är övervägande västerländskt och och författarna har troligtvis liknande referensramar. Detta ger oss en smal bild av situationen och alternativen. Perspektivet behöver trots detta inte vara problematiskt då vi arbetat med ett område vilket

domineras av en västerländsk kontext. Däremot ser vi en möjlig felkälla i relation till brukarperspektivet. Självklart hade vi som mål att designa för alla oavsett bakgrund, ålder eller kön då vi anser att mångfald och integration är en del i att skapa ett demokratiskt hållbart samhälle, men ett smalt perspektiv ger också en smal bild av hur en sådan design kan se ut.

7.13 NYA FRÅGESTÄLLNINGAR

Avslutningsvis vill vi förmedla ett antal nya frågeställningar, vilka inte rymdes inom ramen för detta arbete men vilka vi anser skulle vara intressanta att utreda vidare. Dessa är:

- Hur kan stadsplanerare, planarkitekter, landskapsarkitekter eller andra involverade i utformning av staden förhålla sig till tillhåll, bosättningar och liknande temporär användning?
- Den ekonomiska aspekten av temporär design, hur mycket resurser är rimligt att investera i temporära projekt både under projektering och genomförande?
- Hur väl kommer Kungens kurva och andra liknande externa handelsplatser att fungera som bostadsområden? Hur ska storskalig handel kombineras med småskaliga funktioner och hur ska mötet mellan dessa utformas?
- Hur kan temporär design hanteras inom olika organisationsformer? Vilka tillvägagångssätt kan exempelvis kommuner applicera för att på bästa möjliga sätt inkludera temporära projekt utifrån sina specifika förutsättningar?
- Vad finns det för globala skillnader i synen på det temporära? Hur skiljer sig uppfattningen av temporära strukturer exempelvis mellan mellanöstern och nordamerika?

Referenser

Bauman, I. (2012). Temporary urbanism - the steppingstones to placemaking. *Urban Design Group Journal*, vol. 122, ss. 14-15.

Bishop P. & Williams L. (2012). *The temporary city*. Abingdon: Routledge.

Bexell, F. (u.å.). *Kungens Kurva - Skandinaviens största handelsområde*. http://www.kblonngarden.se/about_kk_sw.htm [2017-05-06]

Carmona et al (2010). *Public Places - Urban Spaces: The Dimensions of Urban Design*. 2. uppl. New York: Routledge.

Chabrowe, B. (1974). On the significance of Temporary Architecture. *The Burlington Magazine*, vol. 116. (no. 856). ss.384-388, 391.

Cilliers et al (2015). Green place-making in Practice: From Temporary Spaces to Permanent places. *Journal of Urban Design*, 20:3, 349-366, DOI: 10.1080/13574809.2015.1031213

Claude Cormier + Associés, 2017. *Blue Stick Garden*, Tillgänglig: <http://www.claudecormier.com/en/projet/jardin-de-batons-bleus/> [2017-05-24]

Corner, J., & Tiberghien, G. (2009). *Intermediate natures : The landscapes of Michel Desvigne*. Basel: Birkhäuser.

Diedrich, L & Dahl, C. (2016). *Ile de Nantes 2000–2010: a method for the meantime?* *Journal of Landscape Architecture*, vol. 11:2, 72-83. DOI:10.1080/18626033.2016.1188576

Ehrenhalt, A. (2014), Pinpricks of change: Faced with today's big problems, urban planners are increasingly thinking small-scale, *Gouverning Magazine*, vol. 28:3 ss. 14-15.

Ferreri, M. (2015). The seductions of temporary urbanism. *Ephemera: theory and politics in organization*. vol 15. (no. 1). ss. 181-191.

Gehl, J. (2010) *Cities for People*. Washington: Island Press

Houghton, K., Hee-Jeong Choi, J & Lugmayr, A. (2015) From the Guest Editors: Urban Acupuncture, *Journal of Urban Technology*, vol 22:3, ss. 1-2, DOI: 10.1080/10630732.2015.1087684

Huddinge kommun (2010). *Fördjupad översiktsplan Kungens kurva - samrådshandling, Del 1 Planförslag*. Huddinge: Huddinge kommun. Tillgänglig: <https://www.huddinge.se/globalassets/stadsplanering-och-trafik/planer-projekt-och-arbeten/oversiktsplan-endast-underlag/fordjupad-oversiktsplan-kungens-kurva-del1.pdf> [2017-01-18]

Huddinge kommun (2013a). *Planbeskrivning- antagandehandling Detaljplan för Förbifart Stockholm och upphävande av planer*. Huddinge: Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen. Diarienumr.: PLA 2009-000036 Tillgänglig: <https://www.huddinge.se/globalassets/stadsplanering-och-trafik/planer-projekt-och-arbeten/gallande-detaljplaner/segeltorp-antagandehandling0126k-16022.pdf> [2017-01-18]

Huddinge kommun (2013b). *Utställningshandling, Detaljplan för Huddinge Resort*. Huddinge: Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen. SBN PL 2010/10.313. Tillgänglig: <https://huddinge.se/globalassets/stadsplanering-och-trafik/planer-projekt-och-arbeten/pagaende-planer-projekt-och-arbeten/segeltorp-inklusive-kungens-kurva/kvadraten-3-huddinge-resort/utstallning-planbeskrivning.pdf> [2017-01-18]

Huddinge kommun (2014a). *Planbeskrivning- antagandehandling Detaljplan för gång- och cykelbro i Kungens kurva*. Huddinge: Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen. Diarienumr. SBN 2012-2243 0126K-16023 Tillgänglig: <https://www.huddinge.se/globalassets/stadsplanering-och-trafik/planer-projekt-och-arbeten/gallande-detaljplaner/segeltorp-antagandehandling0126k-16023.pdf> [2017-01-18]

Huddinge kommun (2014b). *Översiktsplan 2030*. Huddinge: Planerings- och personalutskottet. Tillgänglig: https://www.huddinge.se/globalassets/_gemensamma/styrdokument-overgripande/plan/oversiktsplan-och-prioriterade-projekt/oversiktsplan-huddinge-kommun-2030 [2017-01-18]

Huddinge kommun (2016a). *Detaljplan för Kurvan 2 och 5*. Huddinge: Kommunstyrelseförvaltningen. Tillgänglig: <https://huddinge.se/globalassets/stadsplanering-och-trafik/planer-projekt-och-arbeten/pagaende-planer-projekt-och-arbeten/segeltorp-inklusive-kungens-kurva/kurvan-2-och-5-shopping-och-ikea/plankarta-kurvan-2och-5-granskningshandling.pdf> [2017-01-18]

Huddinge kommun (2016b). *Planbeskrivning-granskningshandling Detaljplan för Kurvan 2 samt Tangentvägen, IKEA-varuhuset och IKEA shoppingcenter Kungens kurva*. Huddinge: Kommunstyrelseförvaltningen. Tillgänglig: <https://huddinge.se/globalassets/stadsplanering-och-trafik/planer-projekt-och-arbeten/pagaende-planer-projekt-och-arbeten/segeltorp-inklusive-kungens-kurva/kurvan-2-och-5-shopping-och-ikea/planbeskrivning-kurvan-2och-5-granskningshandling.pdf> [2017-01-18]

Huddinge kommun (2016c). *Program för den offentliga miljön i Kungens kurva*. Huddinge: Samhällsbyggnadsavdelningen. Tillgänglig: https://www.huddinge.se/globalassets/_gemensamma/namndhandlingar/kommunstyrelsens-samhallsbyggnadsutskott/2016/2016-03-16/ks-sbu-160316-3-handlingar-enbart-kungens-kurva-del-1.pdf [2017-01-19]

Huddinge kommun (2017a). *Kungens kurva - bostäder*. Tillgänglig: <https://huddinge.se/stadsplanering-och-trafik/planer-projekt-och-arbeten/pagaende-planer-projekt-och-arbeten-via-lista/segeltorp-inklusive-kungens-kurva/kungens-kurva---bostader/> [2017-01-18]

Huddinge kommun (2017b) *Kungens kurva - ny gång- och cykelförbindelse mellan Kungens kurva och Stockholm stad*. Tillgänglig: <https://huddinge.se/stadsplanering-och-trafik/planer-projekt-och-arbeten/pagaende-planer-projekt-och-arbeten-via-lista/segeltorp-inklusive-kungens-kurva/kungens-kurva--ny-gang--och-cykelforbindelse-mellan-kungens-kurva-och-stockholm-stad/> [2017-01-18]

Huddinge kommun (2017c). *Videgårdsvägen – utbyggnad och ombyggnad av gata*. Tillgänglig: <https://huddinge.se/stadsplanering-och-trafik/planer-projekt-och-arbeten/pagaende-planer-projekt-och-arbeten-via-lista/segeltorp-inklusive-kungens-kurva/videgardsvagen/> [2017-01-18]

IKEA (2016) *IKEAS history - how it all began*. Tillgänglig: http://www.ikea.com/ms/en_AU/about_ikea/the_ikea_way/history/1960_1970.html [2017-02-16]

Lynch, K. (1960). *The image of the city*. Cambridge: The MIT Press.

Meyer + Silberberg (2017). *Cypress Vigil*, Tillgänglig: <http://www.mslandarchitects.com/cypress-vigil-1/> [2017-05-24]

Orcutt J. (2016). *Quick builds for better streets: A new project delivery model for U.S. cities*. Boulder: People for bikes. [Broschyr] Tillgänglig: http://b.3cdn.net/bikes/675cdae66d727f8833_kzm6ikutu.pdf [2017-02-09]

Oswalt, P., Overmeyer, K. & Misselwitz, P. (2013). *Urban Catalyst, the Power of Temporary Use*. Berlin: DOM publishers

Overmeyer, K. (2007) *Urban Pioneers. Temporary use and urban development in Berlin*. Berlin: Jovis Verlag.

Taylor M. (2016). Time matters: Transtion and Transfomation in Architecture. *Architectual Design*. Vol 86. (no 1). ss.42-49. DOI: 10.1002/ad2000

Richter, S. (2016). *Selmas nya vardagsrum*. I Kling, A., Drougge, Å. & Westermarck, K. (red.) *Landskap Nu!: Samtida svensk landskapsarkitektur*. Stockholm: Arkitektur Förlag, ss. 37-39.

Regionplanenämnden Stockholms läns landsting. (2010). *Regional utvecklingsplan för stockholmsregionen: RUFS 2010*. Stockholm: Regionplanekontoret. (2010:5).

Saaby, T. (2012). *Urban Life for Everyone - Temporary Measures as a Planning Method*. Urban Design Group Journal, vol. 122, ss. 19-21.

Språkdata (1996). Temporär: *Nationalencyklopedins ordbok*. Bd. 3. s. 341

Stockholms Läns Landsting (2015). *Programstudie. Spårväg syd - Flemingsberg - Skärholmen - Älvsjö. Miljökonsekvensbeskrivning, samrådshandling*. Stockholm:Trafikförvaltningen. Tillgänglig: <http://www.sll.se/Global/Verksamhet/Kollektivtrafik/Aktuella%20projekt/Sp%C3%A5rv%C3%A4g%20syd/MKB%20Sparvag%20syd%20del%201.pdf> [2017-02-06]

Stockholms Läns Landsting (2017) *Spårväg syd*. Tillgänglig: <http://www.sll.se/verksamhet/kollektivtrafik/aktuella-projekt/Sparvag-syd/> [2017-02-06]

Strategisk Arkitektur (u.å.). *Handelsurbantetsskalan - stadsmässiga kriterier för handel i Kungens kurva, prioriterade stråk i Kungens kurva*. Opublicerat manuskript. Stockholm.

Svenska akademien (2012). Urbanism: *Svenska akademiens ordbok*. Tillgänglig: <http://www.saob.se/artikel/?seek=urbanism&pz=1> [2017-05-29]

Sveriges Radio (2011). *Handelsplatser utvecklas till nya stadskärnor*. Tillgänglig: <http://sverigesradio.se/sida/artikel.asp?programid=3993&artikel=4603934> [2017-02-10]

Söderlind, J. (2011). *Handeln bygger staden: Om handeln som stadens avvecklare och utvecklare*. Del 1. Solna: Market.

Thompson, I. (2000). *Ecology, Community and Delight - Sources of Values in Landscape Architecture*. London: Taylor and Francis Group.

Trafikkontoret Stockholm (2008). *Stockholm en stad för alla - handbok för utformning av en tillgänglig och användbar miljö*. Stockholm stad: Trafikkontoret. foretag.stockholm.se/PageFiles/703113/Handboken_080703.pdf [2017-06-01]

Zimm, M. (2016). *Tillfällig arkitektur ger plats för kultur: Rumsskapande händelser och gemenskapande platser*. Stockholm: White arkitekter.